# BIULETYN
## IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

| BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia |
|---|---|---|

ROK V | GDYNIA 25 lipca 1936 r. | NR. 20

**Redakcja i Administracja:** Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
**Prenumerata:** w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
**Konto P. K. O. Nr. 204.415** — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

# Sytuacja gospodarcza Okręgu Izby

*(Przemówienie Prezesa Izby p. Stanisława Tora na Plenarnem Zebraniu Izby w dniu 18 lipca 1936 r.)*

Mówiąc o sytuacji gospodarczej w naszym okręgu, nie mogę nie dotknąć sytuacji ogólnej. Otóż na terenie międzynarodowym jesteśmy świadkami zmagania się w dalszym ciągu sprzecznych dążeń, wywołujących stan niepewności i brak stabilizacji w stosunkach politycznych. Stan ten wywołuje brak zaufania w stosunkach gospodarczych i hamuje dalszy rozwój i odbudowę gospodarczą świata: pomimo to jednak w wielu krajach nastąpił znaczny wzrost produkcji przemysłowej i w związku z tem nastąpiła ogólna poprawa sytuacji gospodarczej. Możemy zanotować, iż kraje skandynawskie: Szwecja, Danja, Norwegja przekroczyły już w r. 1935 wskaźniki produkcji wysokiej konjunktury roku 1929, a wskaźniki cen hurtowych zbliżają się do poziomu roku 1929.

Ożywienie w przemyśle w niektórych krajach jest po części także rezultatem stosowanych na szeroką skalę dozbrojeń, wywołujących słusznie obawę przyszłych konfliktów międzynarodowych, lecz narazie działających ożywczo na stosunki gospodarcze.

W obecnej sytuacji polityczno - gospodarczej możemy również zanotować fakty, zapowiadające pomyślniejszy układ stosunków gospodarczych na przyszłość. Należy do nich przedewszystkiem wyjście kapitału z dotychczasowego stanu bezczynności. Kapitał zagraniczny, nie odważając się narazie jeszcze na lokaty w formie długoterminowych pożyczek, szuka jednakże zarobków w postaci pożyczek krótko i średnioterminowych. Odnosi się to przedewszystkiem do kapitałów angielskich. W ostatnim czasie notujemy również pomyślne zjawisko, jeżeli chodzi o politykę gospodarczą Stanów Zjednoczonych. Wyraża się ona bowiem w zawieraniu liberalnych traktatów handlowych, opartych bądź to na klauzuli największego uprzywilejowania, bądź też na daleko posuniętych zniżkach celnych. Pozatem obserwujemy przejawy dążeń do ustabilizowania się dwóch najważniejszych walut, t. j. funta i dolara, na których będzie mógł się oprzeć handel międzynarodowy.

Niewyjaśniona światowa sytuacja polityczna wywołała i na naszym rynku finansowym nieufność i pęd do tezauryzacji, który przybrał szczególnie silne napięcie w miesiącach marcu i kwietniu. W rezultacie Rząd był zmuszony do wprowadzenia z dniem 27 kwietnia rb. ograniczeń dewizowych.

Chciałbym przytem podkreślić, że założeniem wprowadzonych restrykcyj nie miało być ograniczenie naszej wymiany handlowej z zagranicą. Krótki stosunkowo okres funkcjonowania przepisów nie pozwala na sformułowanie poglądów co do ostatecznych skutków oddziaływania tych ograniczeń na ogólną sytuację gospodarczą Polski. Możemy jedynie stwierdzić, że odnośne zarządzenia były konieczne dla ratowania Skarbu Państwa i waluty.

Wzrost siły nabywczej ludności jest niewątpliwie podstawowym warunkiem wzrostu produkcji przemysłowej. Na skutek podniesienia się cen na zboże wzrosła siła nabywcza ludności wiejskiej, wykazując zwiększony popyt na artykuły przemysłowe, narazie jednak

przeważnie tylko na cele inwestycyjne. W przeciwieństwie do tego zmniejszyła się bardzo poważnie siła nabywcza świata urzędniczego na skutek wprowadzenia nadzwyczajnych dodatków do podatku dochodowego.

W tych warunkach wzrost produkcji przemysłowej (Instytut Badania Konjunktur określa obecny wskaźnik produkcji na 71 w stosunku do 100 w roku 1928) i zatrudnienia jest niewielki. Według danych Funduszu Pracy również w naszym okręgu można zanotować spadek bezrobocia za pierwsze cztery miesiące rb.

Pomimo tych objawów rentowność przemysłu naszego jest w dalszym ciągu niezadawalająca. Jest faktem, że spółki akcyjne naszego okręgu w roku 1935 w przeważnej części nawet nie poczyniły odpisów na amortyzację. Przyczyną tego są znane powszechnie sztywne elementy kalkulacji (niezmienione świadczenia podatkowe i socjalne).

Natomiast faktem nader doniosłym dla gospodarki naszej jest osiągnięcie przez Pana Wicepremjera Kwiatkowskiego zrównoważenie budżetu Państwa.

Duże trudności, a nawet niebezpieczeństwo przedstawia dla naszej sytuacji gospodarczej i politycznej fala strajkowa, która w ostatnim czasie była szczególnie ostra. Obecnie daje się już zauważyć pewne odprężenie w związku ze stopniowem uruchamianiem funduszów na roboty publiczne i mieszkaniowe.

To, co poprzednio powiedziałem o ujemnem oddziaływaniu „sztywnych elementów kalkulacyjnych“ na przemysł, odnosi się również do handlu. Handel w okręgu Izby notuje w pierwszem półroczu rb. poważny spadek obrotów, dochodzący n. p. w branży gastronomicznej nawet do 50% w stosunku do obrotu w roku 1935. Jedynym objawem dodatnim dla handlu było scalenie szeregu podatków. W takim stanie rzeczy nie miał handel okręgu Izby możliwości do odbudowy rynku wewnętrznego. Tymczasem wzmocnienie handlu wewnętrznego staje się wobec trudności na odcinku handlu zagranicznego zagadnieniem coraz większej wagi. Ta opinja kupiectwa, której między innemi dało wyraz także kupiectwo pomorskie przez swoją centralną organizację zawodową, t. j. Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, znalazła ostatnio cenne potwierdzenie w przemówieniu Pana Ministra Przemysłu i Handlu na Zjeździe Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w Łodzi.

Pierwszym krokiem do uzdrowienia stosunków w naszym handlu jest utworzenie Międzyizbowej Komisji Handlu Wewnętrznego, która winna przepracować wszelkie problemy, stwarzające nowe a stałe warunki pracy dla kupca.

Jednem z dalszych zagadnień, które teren naszego okręgu w dużym stopniu obchodzą, jest zagadnienie wymiany towarowej z Gdańskiem. Od chwili podjęcia prac specjalnej Komisji porozumiewawczej, skargi na trudności w zbycie artykułów polskich na rynku gdańskim napływają znacznie rzadziej. Niemniej ogólny obrót polsko-gdański ucierpiał najpierw na skutek przeprowadzenia przez Senat Wolnego Miasta Gdańska dewaluacji guldena i reglamentacji dewizowej. Najwięcej niezadowolenia panuje wśród drobnych naszych dostawców, którzy sprzedają w Gdańsku towary bezpośrednio kupcom gdańskim. Drugim momentem, utrudniającym wymianę towarową, były wprowadzone ograniczenia dewizowe, w których potraktowano Gdańsk jako zagranicę. Trudnościom tym zaradziły przeprowadzone ostatnio rokowania z Gdańskiem. Poza ogłoszeniem przez Senat Woln. Miasta Gdańska rozporządzenia, ograniczającego nabywanie dewiz za złote polskie, dozwolono kupcom gdańskim na prowadzenie w bankach polskich t. zw. „rachunków gdańskich“, przy pomocy których mogą się kupcy gdańscy rozrachowywać z dostawcami polskimi. Należy się spodziewać, że wskazane zarządzenia usuną trudności, częściowo napotykane przez nasz przemysł i handel przy dostawach do Gdańska.

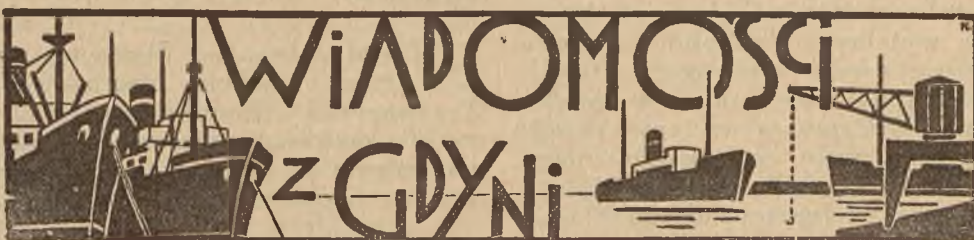
W końcu wypada jeszcze zwrócić uwagę na obecną sytuację naszego portu. Praca portu w roku 1935 dała około 4% nadwyżki przeładunków w porównaniu z rokiem 1934, wykazując ogółem 7.474.443 tony towarów w eksporcie i imporcie. Zmniejszające się stopniowo tempo wzrostu obrotów towarowych portu wskazuje niewątpliwie na wyczerpanie możliwości zwiększenia obrotów w ramach obecnych rozmiarów naszej wymiany towarowej z zagranicą i zbliżenia się do optimum w zakresie przeciągnięcia ładunków z obcych portów na port gdyński. Ta sytuacja nie stwarza jednak podstaw do pesymistycznego zapatrywania się na przyszłość naszego portu. Istnieją bowiem poważne możliwości zwiększenia obrotu towarowego przez rozbudowę przemysłu na terenie portu, nasilenie aparatu handlowego w porcie i wreszcie w drodze zwiększenia ruchu tranzytowego. Dla osiągnięcia tych zamierzeń konieczny jest szereg nowych posunięć gospodarczych w celu stworzenia odpowiednich warunków rozwojowych w porcie. Mogę Panom Radcom zakomunikować, że całokształt tych spraw objęty jest programem bieżących i najbliższych prac naszej Izby, był przedmiotem konferencji z pp. Wicepremjerem i Ministrem Przemysłu i Handlu i jest obecnie rozważany przez resorty obu pp. Ministrów.

Uważam, że optymistyczne nasze zapatrywanie na dalszy rozwój portu znajduje także usprawiedliwienie w obrotach za pierwsze półrocze bieżącego roku. Obroty te wykazały dalszy wzrost o 3% w porównaniu z 1 półroczem 1935 r. Odpowiednie cyfry przedstawiają następujący obraz:

| Rok | Eksport | Import |
|---|---|---|
| 1934 | 2.858.495,3 ton | 472.478,7 ton |
| 1935 | 2.929.687,8 ton | 559.826,3 ton |
| 1936 | 3.059.731,8 ton | 549.352,9 ton |

Godnem uwagi jest to, iż pomimo działania ograniczeń dewizowych bardzo niewiele zmniejszył się import przez Gdynię w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego. Dzięki bowiem życzliwemu stanowisku Komisji Dewizowej zostały przedewszystkiem usunięte w drodze udzielenia t. zw. zezwoleń generalnych te trudności, które aparat portowy mógłby odczuwać przy obsłudze technicznej strony obrotu portowego. Następnie, dzięki nadaniu specjalnych upoważnień w zakresie spraw dewizowych Dyrektorowi gdyńskiego oddziału Banku Polskiego, nie odczuła Gdynia specjalnie pogorszenia warunków jej pracy. Podkreślenie tego faktu uważam za konieczne dla zobrazowania sytuacji portu, który stanowi przedmiot najwyższego naszego zainteresowania.

Nie spełniłbym swego obowiązku, gdybym jako prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, tej Izby, której granice w ⅔ dotykają obcych organizmów gospodarczych, nie wypowiedział jaknajbardziej donośnym głosem: jeden jest objaw stały we wszystkich zmiennych przejawach życia międzynarodowego, oto potęgujące się dozbrajanie wszystkich bliższych i dalszych sąsiadów. Polska nie może pozostać w tyle. Na to, by kraj nasz spełnił swoją rolę, potrzeba jaknajwiększej aktywizacji życia gospodarczego, potrzeba powszechnej konsolidacji i stabilizacji stosunków wewnętrznych, potrzeba jaknajwięcej tężyzny na każdym odcinku pracy. Domagają się tego miljony, a my w Gdyni pragniemy maszerować na czele tych miljonów.




## KONFERENCJA Z P. MINISTREM PRZEMYSŁU I HANDLU.

W dniu 17 lipca przybył do Gdyni Minister Przemysłu i Handlu p. Antoni Roman i odbył z przedstawicielami gospodarczych sfer portowych konferencję w kilku sprawach, związanych m. in. z rozbudową i usprawnieniem funkcjonowania urządzeń, przeznaczonych do obsługi ruchu portowego. Przedstawione zostały również p. Ministrowi sprawy celne i robotnicze.

Z ramienia Izby naszej w konferencji wzięli udział prezes Izby p. Stanisław Tor i Dyrektor Izby Dr Józef Kulikowski.

## PLENARNE ZEBRANIE IZBY.

18 lipca odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora Plenarne Zebranie Izby.

Otwierając Zebranie Prezes Izby w krótkich słowach uczcił pamięć ś. p. Generała Gustawa Orlicz - Dreszera; przemówienia tego Radcowie Izby wysłuchali stojąc.

Po zatwierdzeniu przez Zebranie protokułu z przebiegu ostatniego Plenarnego Zebrania Izby, Prezes p. Stanisław Tor wygłosił przemówienie, charakteryzujące sytuację gospodarczą Okręgu Izbowego, które podajemy na czele niniejszego numeru Biuletynu.

W dalszym ciągu obrad Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski złożył sprawozdanie z prac Izby, w ciągu pierwszego półrocza br. Sprawozdanie to p. Dyrektor Kulikowski poprzedził kilkoma zasadniczemi uwagami co do kierunku swych prac na objętem przez siebie stanowisku w Izbie, oraz metod prac Izbowych przy realizacji poszczególnych problemów, wchodzących w zakres jej działalności tak na dziedzinie spraw portowo - morskich, jak i spraw, wynikających z funkcji Izby na terenie całego okręgu Izbowego. Następnie p. Dyrektor Kulikowski dał przegląd prac poszczególnych organów Izby, poczynając od Prezydjum Izby oraz najważniejszych zagadnień, opracowywanych przez poszczególne referaty Biura Izby. Dłuższe uwagi poświęcone zostały pracom Izby, związanym z wprowadzoną w dniu 27 kwietnia br. reglamentacją dewizową i kontrolą obrotu towarowego. Dyrektor Kulikowski w tej części swego sprawozdania zaznaczył, że w tej dziedzinie sprawy zaplecza nie mogły być odrębnie od innych okręgów traktowane, natomiast w odniesieniu do portu w Gdyni koniecznem było w najszybszem tempie wyjaśnić i usunąć bieżące trudności, na które napotykały firmy portowe. Najważniejsze postulaty sfer portowych, opracowane w porozumieniu z Izbą przez Radę Interesantów Portu zostały w całości uwzględnione i w rezultacie 36 firm portowych uzyskało „zezwolenia generalne“ dysponowania zagranicznemi środkami płatniczemi, co umożliwiło aparatowi portowemu sprawne funk-

cjonowanie. Również pomyślnie rozwiązane zostało przez Izbę przy udziale i współpracy organizacyj gospodarczych wystawianie zaświadczeń walutowych przy eksporcie towarów przez firmy, pracujące w okręgu Izbowym.

W zakresie reglamentacji importu Izba opracowała plan importu surowców dla przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych okręgu Izby i przedstawiła umotywowane postulaty co do rewizji klucza przydziału kontyngentów towarów importowanych na korzyść Gdyni, jako ośrodka dystrybucyjnego w handlu hurtowym.

Głównem zadaniem Izby w dziedzinie eksportu było zorganizowanie wymiany handlowej z Niemcami na podstawie układów polsko - niemieckich, zawartych w końcu ubiegłego roku, jak również eksportu towarów na teren W. M. Gdańska.

Następnie dyrektor Kulikowski wyszczególnił szereg prac Izby w dziedzinie obrotu wewnętrznego, zagadnień skarbowych, komunikacyjnych, socjalnych i szkolnictwa zawodowego. Dłuższe uwagi poświęcone zostały przedstawieniu prac Izby nad sprawami portowemi, a więc nad sprawą zmiany ustroju administracyjnego portu, nad zagadnieniami, zmierzającemi do uprzemysłowienia portu, nad zagadnieniem preferencyj dla handlu importowego i eksportowego, osiadłego w porcie, nad sprawą reorganizacji instytucji rzeczoznawców portowych, dostaw okrętowych i t. p.

Po tem sprawozdaniu Zebranie Plenarne wysłuchało sprawozdań przewodniczących poszczególnych Komisyj Izbowych z prac tych Komisyj, a więc: Wiceprezesa Izby Dra Kasperowicza, jako przewodniczącego Komisyj polityki handlowej i eksportowej oraz szkolnictwa zawodowego, Radcy J. Rummla, przewodniczącego Komisji Morskiej i Radcy Korzeniewskiego, jako przewodniczącego Komisji Podatkowej.

Nad wszystkiemi wyżej wymienionemi sprawozdaniami wywiązała się ożywiona dyskusja, podczas której p. Radca Mazur poruszył sprawę obniżenia stopy procentowej w instytucjach kredytowych. Radcowie Kiślański, Makowiecki i Rummel podnosili konieczność utworzenia w Gdyni laboratorjum towaroznawczego, oraz omawiali sprawę praktyk wakacyjnych, Radca Stamm przedstawił sprawę uzależnienia przydziałów kredytów przez Fundusz Pracy od dostaw przez te instytucje cementu na roboty, finansowane przez tenże fundusz, Radca Melerski omówił sprawę reformy świadectw przemysłowych, Radca Maciejewski wskazał na uprawiany w Tczewie legalny przemyt wyrobów tytoniowych i zapałek wreszcie Radca Podraszko wypowiedział kilka uwag co do ogólnej konjunktury gospodarczej w dziedzinie stosunków międzynarodowych oraz wskazał na sytuację, wytwarzającą się w związku z ostatniemi strajkami.

Po zakończeniu dyskusji Plenarne Zebranie wysłuchało sprawozdania Komisji Rewizyjnej z zamknięć rachunków za rok 1935. W imieniu Komisji Radca Władysław Grabowski, po stwierdzeniu celowej i oszczędnej gospodarki finansowej Izby postawił wniosek o udzielenie władzom Izby absolutorjum. — Wniosek ten został jednomyślnie przyjęty.

Dla opracowania budżetu Izby na rok 1937 Plenarne Zebranie wybrało specjalną Komisję w składzie Radców: F. Skąpskiego i B. Nowackiego od Sekcji Przemysłowej; J. Mazura i Wł. Maciejewskiego od Sekcji Handlowej i K. Muchę od Sekcji Żeglugowo-Portowej.

Wreszcie Plenarne Zebranie jednomyślnie uchwaliło przystąpienie Izby w charakterze udziałowca do Towarzystwa Wystaw i Targów.

—o—

Przed Zebraniem Plenarnem w dniach 17 i 18 lipca Sekcje: Żeglugowo - Portowa, Przemysłowa i Handlowa odbyły swe zebrania dla omówienia stanowiska, jakie zajmą w odniesieniu do poszczególnych punktów porządku dziennego Zebrania Plenarnego.

## DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W CZERWCU.

Statki polskiej floty handlowej (bez uwzględnienia linji palestyńskiej) zwiększyły znacznie swe przewozy jak względem poprzedniego miesiąca, tak, w znacznie większym stopniu względem czerwca poprzedniego roku. Ogółem przewieziono 122.530 t. towarów, wobec 109.376 t. w maju br., 89.754 t. w czerwcu 1935 roku i 77.350 t. w czerwcu 1934 roku. Wzrost przewozów idzie więc w nieosłabionem tempie: głównie wzrosły przewozy Żeglugi Polskiej S. A. (znaczny przyrost bezwzględny) i „Gdynia—Ameryka L. Ż. S. A.“, która o kilkaset procent zwiększyła przewozy swe względem odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku.

Na eksport z ogólnych przewozów przypadło 82.598 ton towarów, oraz 54 konie, na import 35.345 ton i na przewozy między portami zagranicznemi i tranzytowe — 4.587 ton. Importowe przewozy wzrosły znacznie na skutek dużych przewozów rudy na trampach Żeglugi Polskiej.

**Statki Żeglugi Polskiej S. A.** przewiozły ogółem 67.408 t. ładunku, wobec 44.125 t. w czerwcu ub. roku, oraz 32.099 t. w czerwcu 1934 r. Na linje przypadło 24.790 t. towarów (VI 1935: 17.318 ton), na trampy 42.618 ton (VI 1935: 26.807 ton). Linje przewiozły towarów eksportowych 14.861 t. (VI 1935: 9.430 t.), importowych 8.351 t. (VI 1935: 7.461 t.), w przewozach między portami zagranicy 1.578 t. (VI

1935: towarów tranzytowych 364 t.) Przewaga eksportu na linjach Żeglugi występuje jaskrawo względem odpowiedniego miesiąca ub. roku, jednakże należy zaznaczyć, że w maju br. przewaga w tym względzie była jeszcze większa.

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły eksportowych ładunków 20.222 t., wobec 18.413 t. w czerwcu ub. roku. W ub. roku był to wyłącznie węgiel, w tym roku — 13.472 t. węgla i 6.750 t. koksu, dla którego trwa nadal konjunktura eksportowa. Importowych ładunków przewieziono 22.396 ton, w tem 19.615 t. rudy i 2.781 t. złomu, wobec 8.394 t. w czerwcu ub. roku, a w tem 5.779 t. rudy i 2.615 t. złomu żelaznego (żelastwa). Dzięki intensywnym przewozom rudy na statkach przedsiębiorstwa, dotąd w tych rozmiarach nie notowanych, z wyładunkiem rudy w Gdańsku, import na trampach Żeglugi Polskiej, co jest rzeczą niezwykłą, — przewyższył eksport.

**Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego** wykazały również wzrost przewozów: 7.511 ton towarów i 54 konie wobec 6.952 t. i 85 koni w czerwcu ub. roku. Na przewozy na linjach londyńskiej i hullskiej przypadło 7.448 t. oraz 63 t. — na linję Gdynia — Havre — Londyn, służącą głównie przewozowi emigrantów. Na tej linji przewieziono 48 t. eksportowej i 15 t. importowej drobnicy.

Na obu linjach głównych przewieziono towarów eksportowych 4.038 ton (VI 1935: 5.305 ton), importowych 2.281 t. (VI 1935: 1.687 t.) Eksportowe ładunki poszły przez Gdynię w ilości 4.038 t. i wszystkie konie (VI 1935: 3.972 t. i wszystkie konie), przez Gdańsk — 1.129 ton (VI 1935: 1.333 t.), importowe ładunki weszły do Gdyni w ilości 2.032 ton (VI 1935: 1.356 t.), do Gdańska 249 t. (VI 1935: 291 t.)

Kierunki eksportu były w czerwcu: do Londynu 2.520 ton i 40 koni, w tem: 2.395 t. i wszystkie konie przez Gdynię, 125 t. przez Gdańsk, do Hull 2.647 ton i 14 koni, w tem 1.643 t. i wszystkie konie przez Gdynię, 1.004 t. przez Gdańsk.

Porty pochodzenia importu w czerwcu były: Londyn dla 684 t. towarów, w tem 585 weszło przez Gdynię i 99 t. przez Gdańsk. Z Hull przywieziono 1.597 ton towarów, w tem 1.447 t. przez Gdynię i 150 t. przez Gdańsk.

Gdynia — Ameryka Linje Żeglugowe, S. A. dysponując już przez cały miesiąc obydwoma motorowcami, miały zwiększoną częstotliwość odjazdów, to też wykonano rekordową ilość (5) przejazdów przez ocean, w tem dwa przyjazdy i trzy odjazdy, — maksymalne dotąd w linjowej żegludze tego towarzystwa nasilenie ruchu przez północny Atlantyk. Rekordowa ilość pasażerów na statku była: 573, przybyłych do Gdyni 23 czerwca. Ogółem na linji północno-atlantyckiej przewieziono 1.820 pasażerów, wobec 450 pasażerów (w trzech podróżach) w czerwcu ub. roku, w tem na wyjściu z Gdyni 737 pasażerów i na wejściu do Gdyni 1.083 pasażerów. Statystyka ta nie obejmuje ruchu pasażerskiego Kopenhaga — Ameryka Północna na statkach towarzystwa.

Towarów przewieziono na linji północno-atlantyckiej 6.089 t., w tem 5.820 t. eksportowych i 269 t. importowych.

W czerwcu miał miejsce również przyjazd s/s Pułaski z portów Ameryki Południowej: Buenos Aires, Santos, Rio i Victoria, który to statek miał 69 pasażerów i 2.033 t. towarów. Ogólne więc przewozy towarzystwa przedstawiły się liczbami: 1.889 pasażerów (VI 1935: 450), 8.122 t. towarów (VI 1935: 1.700 ton) w tem eksportowych 5.820 t. (VI 1935: 1.472 t.), importowych 2.302 t. (VI 1935: 237 t.)

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) wykazały również lepszy wynik przewozów niż w odpowiednim miesiącu ub. roku: 39.489 ton węgla wobec 36.968 w VI. 1935. Na liczbę tę złożyło się 36.480 t. węgla eksportowego i 3.009 t. angielskiego węgla przewiezionego w jednej podróży do Danji. Polski węgiel poszedł do Szwecji (21.715 t.) — w VI. 1935 — 24.677,5 t., oraz do Norwegji — 14.704,5 t. (VI. 1935: 12.280,5 t.) Podróży odbyto 14 (13), zwiedzając przytem porty: Oslo, Gefle, Malmö, Göteborg, Stockholm, Wallvik, Helsingborg, Halden, Slite, Norrköping, Slemmestad, Drammen, Stockton, Kolding.

## DALSZE POTANIENIE KOSZTÓW PRZEWOZU W KOMUNIKACJI TOWAROWEJ MIĘDZY GDYNIĄ, GDAŃSKIEM A AUSTRJĄ.

Nowo wydane w czerwcu i lipcu br. zeszyty czechosłowacko - polskiej taryfy portowej dają już możność tańszego przewozu ważniejszych towarów importu i eksportu austrjackiego przez porty polskiego obszaru celnego i przejścia graniczne czechosłowacko-austrjackie pod Breclav i Devinska Nova Ves, aniżeli przez Hamburg kombinowaną drogą kolejowo-rzeczną z przeładunkiem w portach dunajowych Regensburg i Passau. Będący obecnie w opracowaniu nowy zeszyt polsko-czechosłowacko-dunajowej taryfy dla komunikacji między portami Gdynia i Gdańsk a austrjackiemi portami dunajowemi, który się ma ukazać 1 września br., bardziej jeszcze obniży koszty przewozu w tej komunikacji dzięki zastosowaniu jeszcze tańszych stawek opłat przewozowych kolejowych do i od portu dunajowego Bratislava oraz taniego frachtu rzecznego między tym portem a austrjackiemi portami na Dunaju. Da to możność podjęcia w Austrji i Jugosławji skutecznej akcji akwizycyjnej na rzecz naszych portów morskich.

## RUCH BUDOWLANY W GDYNI W II-GIM KWARTALE 1936 ROKU.

Według informacyj Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni ruch budowlany w II kwartale 1936 roku przedstawiał się następująco:

W okresie od kwietnia do czerwca 1936 r. Komisarjat Rządu udzielił zezwoleń na budowę ogółem 182, z tego w kwietniu 57, w maju 85, w czerwcu 40, gdy w kwartale poprzednim t. j. I rb. udzielił zezwoleń na rozpoczęcie 51 budynków, a w kwartale II roku poprzedniego 142.

**Rozpoczęto budynków** ogółem w II-gim kwartale 1936 — 206, gdy w I kwartale rozpoczęto 112, a w II kwartale 1935 roku — 139.

Budynki rozpoczęte i zakończone dzielimy na stałe i prowizoryczne.

Liczba budynków stałych, rozpoczętych w II kwartale rb. wynosi 78, gdy w kwartale I wynosiła 59, a w kwartale II roku 1935 — 96.

Kubatura budynków stałych, rozpoczętych w II kwartale rb. wynosi 140 tysięcy $m^3$, podczas gdy kubatura budynków stałych, rozpoczętych w I kwartale 1936 r. wynosiła 141 tysięcy $m^3$, a rozpoczętych w II kwartale r. 1935 — 160 tysięcy $m^3$.

Koszt budowy wszystkich budynków stałych, rozpoczętych w II kwartale 1936 roku wynosi 4.487 tysięcy złotych, podczas gdy koszt budynków stałych, rozpoczętych w I kwartale rb. wynosi 4.545 tysięcy złotych, a w II kwartale 1935 roku — 6.935 tysięcy złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy według kosztorysów budynków stałych, rozpoczętych w II kwartale 1936 przedstawia poniższa tablica:

**Budynki rozpoczęte.**
*Budynki stałe*

| Wyszczególnienie | II kwartał ogółem | Miesiące IV | V | VI |
|---|---|---|---|---|
| **Liczba budynków ogółem** | **78** | **21** | **43** | **14** |
| w tem: mieszkalne | | | | |
| murowane . . | 75 | 20 | 43 | 12 |
| przemysłowe | | | | |
| murowane . . | 3 | 1 | — | 2 |
| **Kubatura w $m^3$ ogółem** . | **139,597** | **52,196** | **66,815** | **20,586** |
| w tem: mieszkalne | | | | |
| murowane . . | 138,603 | 50,646 | 66,815 | 20,142 |
| przemysłowe | | | | |
| murowane . . | 994 | 550 | — | 444 |
| **Koszt budowy w 1000 zł** . | **4,487** | **1,978** | **1,900** | **609** |
| w tem: mieszkalne | | | | |
| murowane . . | 4,454 | 1,948 | 1,900 | 606 |
| przemysłowe | | | | |
| murowane . . | 33 | 30 | — | 3 |

Liczba budynków prowizorycznych, rozpoczętych w II kwartale br. wynosi 78, gdy liczba budynków prowizorycznych, rozpoczętych w I kwartale br. wynosiła 53, a w II-gim kwartale 1935 — 43.

Kubatura budynków prowizorycznych, rozpoczętych w II kwartale rb. wynosi 31 tysięcy $m^3$, podczas gdy w I kwartale wynosiła 9 tysięcy $m^3$, a w II kwartale r. ub. 9 tysięcy $m^3$.

Koszt budowy budynków prowizorycznych, rozpoczętych w II kwartale 1936 r. wynosi 305 tysięcy złotych, gdy w I kwartale rb. wynosił 117 tysięcy złotych, a w II kwartale r. ub. 113 tysięcy złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy według kosztorysów budynków prowizorycznych, rozpoczętych w II kwartale br. przedstawia tablica poniżej:

**Budynki rozpoczęte.**
*Budynki prowizoryczne*

| Wyszczególnienie | II kwartał ogółem | Miesiące IV | V | VI |
|---|---|---|---|---|
| **Liczba budynków ogółem** | **131** | **28** | **87** | **16** |
| w tem: mieszkalne | | | | |
| murowane . . | 123 | 24 | 83 | 16 |
| przemysłowe | | | | |
| murowane . . | 7 | 4 | 3 | — |
| drewniane . . | 1 | — | 1 | — |
| **Kubatura w $m^3$ ogółem** . | **30,562** | **10,380** | **16,945** | **3,237** |
| w tem: mieszkalne | | | | |
| murowane . . | 23,592 | 4,230 | 16,125 | 3,237 |
| przemysłowe | | | | |
| murowane . . | 6,760 | 6,150 | 610 | — |
| drewniane . . | 210 | — | 210 | — |
| **Koszt budowy w 1000 zł** . | **305** | **68** | **204** | **33** |
| w tem: mieszkalne | | | | |
| murowane . . | 278 | 50 | 195 | 33 |
| przemysłowe | | | | |
| murowane . . | 25 | 18 | 7 | — |
| drewniane . . | 2 | — | 2 | — |

**Zakończono budynków** ogółem w II-gim kwartale rb. 126, gdy w I kwartale zakończono 117, a w II kwartale r. ub. 84.

Liczba budynków stałych, zakończonych w II kwartale rb. wynosi 28, podczas gdy w I kwartale zakończono budynków stałych 33, a w II kwartale r. ub. również 33.

Kubatura budynków stałych, zakończonych w II kwartale rb. wynosi 49 tysięcy $m^3$, gdy w I kwartale kubatura budynków stałych zakończonych wynosiła 81 tysięcy $m^3$, a w II kwartale r. ub. 40 tysięcy $m^3$.

Koszt budowy budynków stałych, zakończonych w II kwartale rb. wynosi 1.417 tysięcy złotych, gdy w kwartale I wynosił 2.511 tysięcy złotych, a w kwartale II roku 1935 — 1.080 tysięcy złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy budynków stałych, zakończonych w II kwartale 1936 r. przedstawia poniższe zestawienie:

### Budynki zakończone.

*Budynki stałe*

| Wyszczególnienie | II kwartał ogółem | Miesiące IV | V | VI |
|---|---|---|---|---|
| **Liczba budynków ogółem** | **28** | **5** | **11** | **12** |
| w tem: mieszkalne | | | | |
| murowane . . | 28 | 5 | 11 | 12 |
| przemysłowe | | | | |
| **Kubatura w m³ ogółem** . | **48,883** | **15,840** | **14,528** | **18,515** |
| w tem: mieszkalne | | | | |
| murowane . . | 48,883 | 15,840 | 14,528 | 18,515 |
| przemysłowe | | | | |
| **Koszt budowy w 1000 zł** . | **1,417** | **463** | **410** | **544** |
| w tem: mieszkalne | | | | |
| murowane . . | 1,417 | 463 | 410 | 544 |
| przemysłowe | | | | |

Liczba budynków prowizorycznych, zakończonych w II kwartale br. wynosi 98, gdy w kwartale I zakończono budynków 84, a w kwartale II r. ub. — 51.

Kubatura budynków prowizorycznych, zakończonych w II kwartale 1936 r. wynosi 20 tysięcy m³, gdy kubatura budynków, zakończonych w I kwartale 1936 r. wynosiła 16 tysięcy m³, a w II kwartale 1935 r. — 10 tysięcy m³.

Koszt budowy według kosztorysów budynków prowizorycznych, zakończonych w II kwartale rb. wynosi 283 tysiące złotych, podczas gdy koszt budowy budynków prowizorycznych, zakończonych w I kwartale rb. wynosił 206 tysięcy złotych, a w II kwartale 1935 roku — 110 tysięcy złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy budynków prowizorycznych, zakończonych w II-gim kwartale przedstawia poniżej załączona tablica:

### Budynki zakończone.

*Budynki prowizoryczne*

| Wyszczególnienie | II kwartał ogółem | Miesiące IV | V | VI |
|---|---|---|---|---|
| **Liczba budynków ogółem** | **98** | **21** | **59** | **18** |
| w tem: mieszkalne | | | | |
| murowane . . | 48 | 20 | 10 | 18 |
| drewniane . . | 48 | — | 48 | — |
| przemysłowe | | | | |
| murowane . . | 1 | 1 | — | — |
| drewniane . . | 1 | — | 1 | — |
| **Kubatura w m³ ogółem** . | **19,522** | **4,470** | **11,835** | **3,217** |
| w tem: mieszkalne | | | | |
| murowane . . | 9,359 | 4,062 | 2,080 | 3,217 |
| drewniane . . | 9,475 | — | 9,475 | — |
| przemysłowe | | | | |
| murowane . . | 408 | 408 | — | — |
| drewniane . . | 280 | — | 280 | — |
| **Koszt budowy w 1000 zł** . | **283** | **56** | **190** | **37** |
| w tem: mieszkalne | | | | |
| murowane . . | 128 | 53 | 38 | 37 |
| drewniane . . | 149 | — | 149 | — |
| przemysłowe | | | | |
| murowane . . | 3 | 3 | — | — |
| drewniane . . | 3 | — | 3 | — |

## PRACE GOSPODARCZEGO ARCHIWUM MORSKIEGO NAD SKATALOGOWANIEM WYDAWNICTW MORSKICH.

Gospodarcze Archiwum Morskie rozpoczęło pracę nad stworzeniem centralnego katalogu, obejmującego wszystkie książki i wydawnictwa treści „morskiej“, to znaczy odnoszących się do zagadnień portowych, żeglugowych, komunikacyjnych i handlowych, ze szczególnem uwzględnieniem krajów sąsiednich na Bałtyku, oraz głównych portów światowych, z któremi utrzymujemy stosunki.

Centralny katalog G. A. M. ma objąć nietylko księgozbiory instytucyj i urzędów, lecz też wszystkich większych firm prywatnych, do których w tej sprawie zwrócił się Instytut Bałtycki, proponując wzamian skatalogowanie zbiorów przez fachową siłę bibljotekarską.

Po wyczerpaniu księgozbiorów gdyńskich planowane jest objęcie centralnym katalogiem również Gdańska i niektórych głównych ośrodków bibljotecznych Polski.

## SPROSTOWANIE.

W numerze 19 Biuletynu na str. 12 w notatce p. t. Konsul generalny Grecji w Gdyni wkradł się błąd drukarski w nazwisku nowomianowanego konsula generalnego. Nazwisko to powinno brzmieć Mgr pr. Henryk Krupski.

# WIADOMOŚCI MORSKIE

## PLANY ŻEGLUGOWE WŁOSKIE NA BAŁTYKU W OPARCIU O GDYNIĘ.

Zniesienie sankcyj gospodarczych w stosunku do Włoch zwróciło uwagę gospodarczych sfer włoskich na możliwości, które w związku z tem powstają dla handlu włosko-polskiego. Jak słychać eksporterzy owoców sycylijskich w chwili obecnej rozważają możliwości rozwoju eksportu do Gdyni jak również i sprawę możliwości kompensaty tego eksportu przez przywóz do Włoch drzewa do skrzyń dla owoców.

W związku z tem jak słychać Towarzystwo Żeglugowe La Costiera w Genui (Societa

Anonima di Navigatione La Costiera) na czele którego stoi gen. Ezio Galibaldi, potomek gen. Giuseppe Galibaldi znanego bohatera włoskiego, zamierza przejąć obsługę, dokonywaną do listopada 1935 r. przez Towarzystwo Żeglugowe Italo - Somala, znajdujące się obecnie w likwidacji. Towarzystwo to zamierza wprowadzić 2-tygodniowe połączenia z Genui do Neapolu i Sycylji, skąd statki bezpośrednio kierować się będą do Gdyni. Z Gdyni statki miałyby kursować do Sztokholmu, Helsingforsu i Göteborga a następnie wracać do Gdyni, skądby szły bezpośrednio do Genui. Wydaje się, że Zarząd Towarzystwa Żeglugowego La Costiera, które jakoby ma już zapewnione poparcie Rządu Włoskiego, również zastanawia się nad wprowadzeniem osobnej obsługi z Gdyni do portów adrjatyckich. W międzyczasie, jak słychać, Zarząd La Costiera zwrócił się do włoskiego przemysłu budowy okrętów w sprawie budowy 4-ch motorowców po 4.000 ton brutto. Motorowce te miałyby być specjalnie przystosowane do wymogów handlu między Włochami a Bałtykiem. Każdy statek miałby być zaopatrzony w specjalne urządzenia nietylko dla konserwacji owoców, lecz również dla konserwacji jarzyn, eksport których ma być zapoczątkowany.

## ROLA PRYWATNEJ INICJATYWY W ŻEGLUDZE NIEMIECKIEJ.

Niemiecka żegluga linjowa i pomocnicza trampowa rozwija nadzwyczaj silną działalność w kierunku Ameryki Południowej. Podporą dla tej aktywności floty jest ożywienie stosunków handlowych. Czynienie dużych zakupów z oddaniem ich swemu tonażowi jednocześnie niezmiernie ułatwia zapewnienie temu tonażowi również innych ładunków. Armator angielski P. E. Halden, właściciel przedsiębiorstwa żeglugowego Lamport & Co wskazuje na to, że dzięki wielkim zakupom niemieckim w Brazylji również wszystkie większe transporty towarów idących z Brazylji do Europy dostały się statkom niemieckim.

Tonaż angielski wobec tego utracił 35.000 ton frachtów powrotnych. Akcja zdobywania Południowej Ameryki dla tonażu niemieckiego idzie nietylko „parą urzędową", lecz również akcją prywatnych agentur ekspedycyjnych i żeglugowych. Tak, znana jest działalność pewnego agenta niemieckiego, który usamodzielniwszy się na rynku argentyńskim, zapewnił statkom niemieckim dodatkowe przewozy bardzo poważnych rozmiarów na rynku La Platy.

Ostatecznie rząd niemiecki zaczął utrudniać wdzieranie się drugorzędnych przedsiębiorstw żeglugowych na rynek poł.-amerykański, motywując to koniecznością uniknięcia wewnętrznej konkurencji. Jednakże napotyka to na rodzaj protestów ze strony fachowych doradców partji hitlerowskiej dla spraw żeglugowych.

Tak na łamach „Hamburger Nachrichten" ukazał się artykuł p. Otte, ekonomicznego doradcy partji w Hamburgu, poświęcony żeglugowej polityce trzeciej Rzeszy. Autor twierdzi, że konieczny jest nawrót do prywatnych udziałów w żegludze. Jednakże dla drobnego posiadacza akcji niema żadnych widoków zysku, gdyż wątpliwe jest ażeby w najbliższych latach Hapag lub Lloyd płaciły dywidendę. Oddanie części akcyj bankom po bieżącym kursie również niewieleby zmieniło, i nawet nie byłoby pożądane: raz, że banki miały źle się zapisać w okresie, gdy miały wpływ na żeglugę niemiecką, powtóre, że banki przecież same są w rękach rządu.

Ostatecznie p. Otte, wykazując raczej niemożliwość powrotu do prywatnej gospodarki w większych przedsiębiorstwach żeglugowych, obstaje tylko za pozostawieniem zarządom istniejących towarzystw — większej swobody.

Prywatnym winien raczej pozostać duch przedsiębiorstw, które muszą zachować pełną inicjatywę. Z tytułu posiadania większości akcyj władze oczywiście mają pełne wynikające stąd prawa. Jednak występując podwójnie, jako reprezentanci większości i jako wierzyciele towarzystwa, pozostawiają zarządowi towarzystwa żeglugowego zbyt mało swobody. Władze już mają swych przedstawicieli w składzie zarządów. Przejąć jeszcze większe prawa (na to więc się zanosi) znaczy zupełnie przekreślić prywatny charakter żeglugi.

W zakresie ogólnej polityki handlowej przeciwnie, rząd może i winien wkraczać do spraw żeglugi, dając żegludze własnej najróżnorodniejsze poparcie, z ostatecznym celem ułatwienia jej ściślejszej współpracy i zapewnienia jej zdrowszych warunków rywalizacji w dziedzinie międzynarodowej żeglugi.

Ponieważ artykuł pochodzi od urzędowego doradcy partyjnego w Hamburgu, a nie od osoby, reprezentującej zainteresowanie prywatne, należy odpowiednio ujmować powyższe oświadczenia. W Hamburgu odczuwa się konjunktura w kierunku Ameryki Południ. Konjunktura ta, będąc handlową, może być wykorzystana jako żeglugowa, na czem przedsiębiorczość miejscowa, hamburska, może wyjść dobrze, ujawniając własną inicjatywę. Zarysowuje się więc inicjatywa, budzi się duch prywatnej przedsiębiorczości w żegludze. Autor artykułu raczej tłumaczy niemożliwość prywatnej inicjatywy w starym sensie. Dywidenda na drobny udział — niemożliwa, gdyż Lloyd i Hapag muszą pokrywać straty północno-atlantyckiej linji zyskami innych linij. Straty te wkrótce mają zniknąć, ale zato w procesie decentralizacji inne linje, opłacalne, mają niebawem być przez dwa główne przedsiębiorstwa utracone.

Konkluzje autora: prywatny charakter żeglugi, konieczny, jako czynnik inicjatywy zapewnia jej nietyle udział drobnych akcjonarjuszy ile wystarczająca swoboda działania zarządów towarzystw żeglugi i decentralizacja w żegludze.

## ZMIANA WŁAŚCICIELA TOWARZYSTWA „TRANSATLANTIC".

Znane towarzystwo żeglugowe „Transatlantic" w Göteborgu, którego statki linjowe południowo i zachodnio - afrykańskiej linji stale zawijają do Gdyni, zmieniło obecnie właściciela: całkowity kapitał udziałowy towarzystwa, w wysokości 6 milj. koron został nabyty przez koncern göteborski, na czele którego stoi znany żeglugowiec p. Gunnar Carlsson. Flota towarzystwa składa się z 12 nowoczesnych motorowców, oraz 9 większych parowców. „Transatlantic" jest również właścicielem wszystkich akcyj nowego przedsiębiorstwa — „Transpacific" eksploatującego dwa wielkie motorowce. „Transatlantic" utrzymuje regularną komunikację pomiędzy krajami skandynawskiemi a południową i zachodnią Afryką oraz Australją. Dwa statki „Transpacificu" kursują pomiędzy wschodniem wybrzeżem Ameryki Północnej a wyspami Pacyfiku i Australją.

Przejęcie udziałów przez koncern göteborski według opinji „Scandinavian Shipping Gazzette" ma oznaczać zwolnienie się całkowite towarzystwa od wpływów rządowych. Firma istnieje już 30 lat.

## OŻYWIENIE W BUDOWNICTWIE OKRĘTOWEM WZRASTA.

Pomijając budownictwo okrętów wojennych, w którem również jest ożywienie, Lloyds Register of Shipping zanotował na 1 lipca br. tonaż statków handlowych, będących w budowie — o 130.891 ton brutto większy aniżeli na 1 kwietnia br. Tonaż ten wynosi obecnie (bez uwzględnienia Związku Sowieckiego) 1.951.005 ton brutto.

Poszczególne kraje budują: W. Brytanja i Irlandja 848.732 t., w tem 64.000 ton na rachunek obcy, Niemcy 365.179 t., w tem 179.845 t. dla zagranicy, Japonja 156.811 t. w tem 4.316 t. zagranicę, Holandja 148.005 t., w tem 12.495 t. zagranicę, Szwecja 124.250 t. w tem 102.150 t. zagranicę, Stany Zjednoczone A. P. — 90.275 t., wyłącznie na własny rachunek, Danja 71.620 t., w tem 59.320 t. na obcy rach., Francja 45.304 t., wyłącznie na własny rachunek, Norwegja 25.951 t. w tem 1.274 t. dla zagranicy, Gdańsk buduje 5 statków z 25.910 t., wyłącznie na obcy rachunek.

Największy wzrost budownictwa względem poprzedniego roku daje się zauważyć w Anglji, w Niemczech i w krajach skandynawskich, oraz w Holandji.

Flota cysternowców będących w budowie wynosi 79 statków z 656.626 t. brutto pojemności, w tem 179.980 t. w Anglji, 141.380 t. w Niemczech, 77.140 t. w Stanach Zjednoczonych, 73.800 t. w Szwecji, 37.750 t. w Holandji, 37.570 t. w Danji, 34.865 t. w Japonji, 20.220 t. w Hiszpanji (przewlekła budowa) i 15.456 t. we Francji.

## WZROST FRACHTÓW MORSKICH.

Porównanie frachtowych sprawozdań urzędowych niemieckich, szwedzkich, holenderskich i innych za ostatni miesiąc wykazuje naogół dalszą zwyżkę, a mianowicie wzrost w porównaniu z czerwcem 1935 roku wynosi dla północnej Europy do 8,5 procent, zaś wobec maja br. od 3 do 4 procent. Stan dalszych zafrachtowań jest jednak mniej zadawalniający niż w roku ubiegłym.

## ZMNIEJSZENIE ŁOTEWSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Łotewska flota handlowa systematycznie się zmniejsza już od roku 1931, co widać z następującego zestawienia:

1931 r.: 114 statków z 203.321 t., 1932: 112 statków z 197.524 t., 1933: 107 statków z 196.016 t., 1934: 101 statków z 192.366 t., 1935: 96 statków z 184.423 t., 1936: 89 statków z 169.630 t. rejestrowych brutto pojemności. W ten sposób tonaż łotewski, obejmujący statki parowe (żaglowego tonażu Łotwa posiada minimalną ilość), zmniejszył się w ciągu lat pięciu o 17 procent.

Przyczyny tej niekorzystnej tendencji leżą w ogólnej i miejscowej konjunkturze. Flota łotewska składa się niemal wyłącznie z trampów i trudniła się dotąd przeważnie przewozem drzewa z portów łotewskich do Anglji, Belgji itd. Flota łotewska przy uruchamianiu statków-trampów do roku 1931 korzystała w dużej mierze z kapitału krajów, importujących drzewo; przedewszystkiem interesy importerów angielskich, z uwagi na niskie płace załóg łotewskich, okazały się bardzo żywotnym bodźcem przy szybkim rozwoju tonażu łotewskiego.

Sytuacja dla trampów na Bałtyku w latach kryzysu bardzo się zmieniła. Równocześnie płace załóg łotewskich się nie zmniejszyły; strajk załóg maszynowych poderwał przedsiębiorczość łotewską na morzu. Związek sowiecki wysunął hasło własnych przewozów drzewa, uszczuplając możliwości zatrudnienia innego tonażu, jeszcze zasilonego przez skierowany na Bałtyk tonaż śródziemnomorski, przedtem do przewozów drzewa nie używany.

Sytuacja żeglugi łotewskiej nadal pozostaje niekorzystna: zbudowana w dużej mierze na zasadach konjunkturalnych, pracując statkami starszemi, nieekonomicznemi, utrzymywać będzie w miarę możności obecny stan posiadania. Płace łotewskie na statkach obecnie są znacznie wyższe aniżeli na statkach fińskich i estońskich, a tembardziej sowieckich.

## ZAŚWIADCZENIA WALUTOWE DLA TOWARÓW WYWOŻONYCH DO W. M. GDAŃSKA.

Zarządzeniem z dnia 16 lipca br. minister skarbu ustalił listę towarów, przy których wywozie z Polski do W. M. Gdańska są wymagane zaświadczenia walutowe.

Lista ta obejmuje towary: drewno, trzodę chlewną, bekony, węgiel kamienny i koks, brykiety z węgla kamiennego i koksu, zboża i nasiona roślin strączkowych oraz mąka i produkty przemiału.

Eksporterzy towarów tych są obowiązani zgłaszać Komisji Obrotu Towarowego wywóz z Polski do obszaru W. M. Gdańska, celem uzyskania zaświadczenia walutowego. Przy wywozie tych towarów do W. M. Gdańska zaświadczenie walutowe powinno być przedstawione placówce granicznej kontroli skarbowej.

Zarządzenie to wchodzi w życie z dniem 25 lipca 1936 r.

## DOSTAWY JAGÓD CZARNYCH I ŻÓRAWIN DO ANGLJI.

Z pośród jagód na rynku angielskim znajdują zbyt przedewszystkiem czarne jagody i żórawiny.

Wszelkie importowane jagody, jak zresztą również wszystkie owoce i warzywa kupuje rynek angielski tylko na podstawie komisowej.

Jagody są konsumowane wyłącznie przez ludność na północy Anglji, a przez to samo wchodzi w rachubę jako port odbiorczy tylko Hull.

Jagody czarne powinny być pakowane w koszykach wiklinowych lub z taśmy drzewnej o pojemności 3 kg netto.

Do żórawin używać należy skrzynie z drzewa, zawierające 14 lbs netto. Skrzynie z owocami powinny nosić napis „Polish Produce", wydrukowany literami ok. 3 cm.

Ważnemi i zasadniczemi warunkami dla dostawy jagód do Anglji w stanie zdrowym są:

a) konieczność ładowania jagód w stanie twardym, czyli niezupełnie dojrzałym,

b) całość towaru musi bezwzględnie być czysta, czyli bez śladu igieł względnie jakichkolwiek liści.

Ceny za jagody czarne ulegają wahaniom bardzo znacznym nawet w ciągu paru dni zależnie od stanu rynku owoców miękkich, jak również od ilości dowożonych, względnie od stanu, w jakim towar przybywa.

W końcu czerwca ceny wahały się w granicach od 3/6 do 1/6.

Żórawiny zależnie od ilości dowozu i jakości zwykły wahać się od 3/— do 1/—, przyczem ceny zazwyczaj obniżają się przy końcu sezonu.

Jagody czarne nie opłacają cła, a cło wwozowe od żórawin wynosi 10% ad valorem.

Fracht morski za 1.000 kg towaru z Gdyni do Hull wynosi na jagody na pokładzie 25/— plus 10%; pod pokładem 27/6 plus 10%.

Koszt wyładowania jagód z okrętu w Hull wynosi 3/4 za tonę. Dowóz z doków na rynek wynosi 3/— za tonę.

## WPŁATY NALEŻNOŚCI NA KONTA ZABLOKOWANE W NIEMCZECH.

Trybunał Rzeszy wydał w ostatnich dniach orzeczenie w sprawie wpłat na konta zablokowane. W myśl tego orzeczenia, wierzyciel zagraniczny, posiadający pretensję w RM., nie popada w zwłokę, w myśl § 293 k. c., jeżeli nie przyjmie ofiarowanej mu wpłaty na konto zablokowane w jednym z banków dewizowych.

Jak motywuje Trybunał w myśl niem. kodeksu cywilnego, popada wierzyciel w zwłokę, jeżeli nie przyjmie ofiarowanego mu świadczenia, zgodnego z umową. W związku z tem powstało zagadnienie, czy wpłata na konto zablokowane ma być uważaną za świadczenie zgodne z umową nawet wówczas, gdy wierzyciel z taką zapłatą się nie zgadza. Sytuacja taka powstałaby, gdyby zezwolenie urzędu dewizowego na wpłatę zmieniało treść zobowiązania w tym sensie, że dłużnik zamiast pierwotnej zapłaty w RM. dłużny byłby odtąd zapłatę na konto zablokowane. Jednak ustawy ani rozporządzenia dewizowe nie zawierają takiego postanowienia, z którego możnaby wnioskować o zmianie stosunku dłużnego. Natomiast instrukcja uzależnia wyraźnie udzielenie zezwolenia na wpłatę od gotowości wierzyciela przyjęcia tego świadczenia zamiast zapłaty. Polega to na zamiarze ustawodawcy, by strony regulowały te stosunki dobrowolnie między sobą; podobną zasadę stosuje się także w układach o moratorjum.

Inaczej się ma rzecz z ustawą o zobowiązaniach płatniczych wobec zagranicy z 9 czerwca 1933 r. Według niej ma dłużnik płacić w RM. do Kasy Konwersyjnej procenty, dywidendy, raty amortyzacyjne, dalej czynsze najmu i dzierżawy itp. perjodyczne świadczenia z kont, kredytów, pożyczek, hipotek, udziałów i innych lokat majątkowych obcokrajowców, przyczem wyraźnie postanowiono, że zapłata do Kasy Konwersyjnej zwalnia dłużnika od zobowiązania. Właśnie okoliczność, że w tym wypadku ustawodawca specjalnie sprawę zwolnienia uregulował, wskazuje na to, że w innych wypadkach, zwłaszcza przy zapłacie kapitału, wierzyciel nie jest zobowiązany

przyjmować wpłaty na konto zablokowane, wbrew swej woli, zamiast świadczenia umarzanego.

Udzielenie przez urząd dewizowy zezwolenia na wpłatę na konto zablokowane nie pociąga zatem za sobą tego skutku, że odtąd zgodnie z treścią zezwolenia zmienia się treść zobowiązania i że odtąd inne świadczenie jest treścią zobowiązania. W związku z tem należy przyjąć, że w wypadkach odmowy ze strony wierzyciela przyjęcia wpłaty na konto zablokowane w miejsce zapłaty, dłużnik nie może zwolnić się od zobowiązania przez złożenie do depozytu.

## ŚWIADECTWA FITOSANITARNE PRZY IMPORCIE Z POLSKI DO HOLANDJI.

W wyniku podjętych ze strony polskiej starań, rząd holenderski wyraził zgodę na honorowanie na zasadzie wzajemności — świadectw fitosanitarnych, wystawianych przez polskie stacje ochrony roślin i oceny nasion, bez obowiązku poświadczenia tych świadectw przez właściwe konsulaty holenderskie.

## ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 27 CZERWCA DO 7-GO LIPCA 1936 R.

BELGJA. Zostały zwolnione od cła opakowania celofanowe pończoch jedwabnych oraz kartoniki z jedwabiem do cerowania pończoch.

Z dniem 25 czerwca weszło w życie rozporządzenie przekształcające pozycje taryfy celnej dotyczące tkanin elastycznych i gorsetów. Dotychczasowe stawki ad valorem na te artykuły zostały zastąpione cłami specyficznemi.

CHILE. Ukazał się dekret ustalający taryfikację kilkudziesięciu artykułów przemysłowych.

Cło na ryż zostało obniżone.

Dekret z dnia 25 kwietnia obniża cło na galalit, bakelit i celluloid.

Dnia 7. bm. weszły w życie podwyżki cla na piece kowalskie, miedź i bronz (także w postaci rur), alpakę, grabie i szufle (bez rękojeści), naboje myśliwskie oraz na motyki.

CZECHOSŁOWACJA. Wydane zostało rozporządzenie wykonawcze z 19. VI. br. do ustawy o obronie Państwa (z 13. VI. br.), które wymienia przedmioty uzbrojenia i sprzętu wojennego, których wywóz i przywóz jest uzależniony od pozwolenia administracji armji. W szczególności potrzebne jest pozwolenie na przywóz: wszelkiej broni i amunicji, aparatów mierniczych do nawigacji powietrznej, miotaczy ognia, projektorów, wojskowych przyrządów optycznych i fotograficznych, tanków itp., aparatów radjowych, chemikalji; na wywóz: samolotów i motorów lotniczych, urządzeń lotnisk, aparatów łączności, okrętów wojennych, opancerzowań, automobilów kolejowych, urządzeń warsztatów polowych, motocystern, kuchni, piekarni i t. d. polowych.

Z ważnością od 27. VI. br. został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz żelaznych blach (surowych) czarnych z poz. 432 a) czeskosłowackiej taryfy celnej.

W myśl obwieszczenia z 22 maja br. nastąpiło zryczałtowanie podatku obrotowego od olejów mineralnych.

Z dniem 27. ub. m. import nieobrobionej blachy czarnej został uzależniony od zezwolenia przywozowego.

W układzie z Węgrami, który wszedł w życie 24. ub. m. przyznane zostały stawki konwencyjne na wiśnie, wino musujące, ser, oraz na cebulę i czosnek w proszku.

Dnia 1. bm. ogłoszono zmienione wyjaśnienia taryfikacyjne do IV-ej klasy taryfy celnej czechosłowackiej obejmującej obecnie prawie wszystkie postacie cukru.

EGIPT. Dekret z 29 kwietnia br. wprowadza zmiany cła na chmiel, orzechy, migdały, kasztany, jabłka, gruszki i niektóre inne owoce, słód, kwasy tłuste, słodycze, pasty do czyszczenia i glansowania, rękawiczki skórzane, nici kauczukowe, meble i inne wyroby drewniane, papier, nici różnych rodzajów, wyroby jedwabne, wełniane i bawełniane, niektóre tkaniny, len, konopie, artykuły dziane z jedwabiu, niektóre wyroby z terakoty, gliny, fajansu i t. p. szkła do lamp, reflektory, abażury i t. p., perły i paciorki szklane, złoto, platynę, biżuterję i wyroby z platyny, rury i łączniki, miedź, niektóre wyroby z blachy żelaznej i stalowej, oraz z aluminjum, lampy elektryczne, zegary oraz na przyrodnicze zbiory naukowe.

ESTONJA. W myśl porozumienia z Min. Gospodarki banki prywatne uzyskały możność wolnej sprzedaży dewiz za przedłożeniem licencyj importowych, oraz dalsze uprawnienia w zakresie operacyj finansowych. Wolna sprzedaż dewiz może być dokonywana na cele studjów zagranicznych w wyznaczonych kwotach, na podróże handlowe do niektórych krajów, na utrzymanie urzędników państwowych i komunalnych zagranicą, na cele kuracyj zdrowotnych.

FRANCJA. Dekret z 19 czerwca podwyższa cło na liczniki elektryczne.

Ukazały się wyjaśnienia w sprawie clenia motorów Diesel'a.

Z dniem 1 lipca podatek obrotowy przy wwozie towarów duńskich został obniżony do 2% ad val.

Rozporządzenie z 28 maja zezwala na bezcłowy wwóz filmów wyświetlonych z kolonij francuskich, mających odmienny ustrój celny niż Francja.

Zniesiony został podwyższony podatek obrotowy od cyny pochodzącej z Konga belgijskiego.

Rozporządzenie z 30 ub. m. wprowadza podwyżkę opłaty kontyngentowej od węgla, brykietów i koksu.

GRECJA. z dn. VII. 36 r. weszło w życie nowe zarządzenie w sprawie ograniczenia importu towarów zagranicznych. Ustalone zostały listy towarów reglamentowanych. Ze strony kupiectwa wniesiono szereg protestów.

Bank Grecki wydał w dniu 23. VI. zarządzenie zabraniające stosowanej dotychczas na rachunek państwa uprzedniej sprzedaży marek niemieckich przypadających z tytułu dokonywanego eksportu greckiego do Niemiec.

HISZPANJA. Wprowadzone zostały obostrzone przepisy dewizowe w Marokko Hiszp., w myśl których z tytułu dokonywanego eksportu 20% przypadającej należności ma być w formie gwarancji oddawane do Centrali Dewiz i pozostaje tam do chwili odprowadzenia pełnej kwoty dewiz za dokonany eksport.

HOLANDJA. Dekretem z dnia 22 czerwca br. Nr. 24 wprowadzono skontyngentowanie wwozu rur stalowych i żelaznych bez szwu, galwanizowanych i niegalwanizowanych, gazu i centralnego ogrzewania o przekroju od 20 do 60 mm. włącznie. Skontyngentowaniu nie podlegają — rury kotłowe, rury używane oraz próbki bez wartości.

Pozycje statystyki holenderskiej:
w roku 1934 — 5.370: 6.370, w roku 1935 — 4.370, w roku 1936 — 370/3 370/4.

Okres bazowy: 1. VI. — 1. X. 1934 r., Bieżący okres skontyngentowania: 1. VI. — 1. X. 1936 r.

Ustawowy przydział kontyngentu 60% wagi brutto przywozu z okresu bazowego.

Z dniem 1. bm. uległ skontyngentowaniu przywóz mydła perfumowanego lub lekarskiego (także w proszku).

IRLANDJA. Z dniem 20 czerwca podwyższone zostało cło na jaja suszone.

JAPONJA. Według wiadomości prasowych gabinet japoński postanowił zastosować ustawę o ochronie handlu względem towarów australijskiego pochodzenia, na skutek czego towary te podlegać będą systemowi licencyjnemu oraz podwyższonym stawkom celnym.

Z ważnością od 20 maja 1936 r. wprowadziły Stany Zjednoczone podwyżkę cła na bawełniane wyroby niebielone, bielone, drukowane i farbowane z 23,83 — 30,5% ad val. do 34 — 43,5% ad val. Rozporządzenie choć skierowane w stosunku do importu z wszelkich krajów uderza przedewszystkiem w Japonję, która dostarczała do Stanów 90% całego importu materjałów koszulowych, chustek, materjałów bielonych, które wypierały towary pochodzenia krajowego.

NORWEGJA. Rozpatrywana jest możliwość podwyższenia cła na biel cynkową.

PALESTYNA. Zostały zwolnione od cła pod warunkiem wywozu w ciągu 3 miesięcy, tkaniny jedwabne, wwożone celem farbowania i drukowania.

PORTUGALJA. Powołana ma być do życia specjalna komisja złożona z delegatów poszczególnych ministerstw gospodarczych, której zadaniem będzie szybkie decydowanie spraw związanych z polityką handlową i wydawania zarządzeń w zakresie ochrony handlu zagranicznego.

STANY ZJEDNOCZONE. Trybunał Celny wydał orzeczenie w sprawie nieodliczania z ceny stanowiącej podstawę do poboru cła — specjalnych obniżek od ceny rynkowej przyznawanych poszczególnym odbiorcom towaru.

Złożony został wniosek o zbadanie możliwości obniżenia cła na tlenek magnezowy.

Ukazały się orzeczenia Trybunału Celnego w sprawie clenia figur zwierzęcych ze szkła lub celluloidu, filtrów do pompy, butelek zawierających wódkę, oraz nici i przędzy z jedwabiu surowego.

SZWECJA. Cło na potas żrący uległo podwyższe z 2,50 kr. do 4,50 kr. za 100 kg.

Cło na cebulę zostało znacznie podwyższone. Jednocześnie zostało także podwyższone cło na śliwki, wiśnie oraz na ogórki. Nowe stawki mają zmienną wysokość zależnie od pory roku.

TURCJA. Generalna Dyrekcja Ceł wydała okólnik w sprawie właściwego sposobu obliczania wartości towaru służącej za podstawę pobrania podatku obrotowego przy wwozie. Obliczenie winno być oparte na danych zaczerpniętych z dokumentów handlowych, nie zaś na procentowym rachunku przybliżonym.

UNJA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Zostały obniżone stawki celne na tran, klej, gumę, garbniki, ceratę, niektóre wyroby żelazne, kasy, farby, środki lecznicze, artykuły apteczne, artykuły piśmiennicze, artykuły radjowe, rowery, oraz na mydło.

WĘGRY. W układzie z Czechosłowacją, który wszedł w życie 24. ub. m., przyznane zostały stawki konwencyjne na słupy telegraficzne, kopalniaki, sól karlsbadzką oraz na guziki szklane.

WIELKA BRYTANJA. Z dn. 26. ub. m. zwolnione zostały od cła nieobrobione stopy metali zawierające określony minimalny procent złota lub srebra.

Zostały złożone wnioski o podwyższenie cła na następujące towary: celluloid, noże do niektórych maszyn, t. zw. wełnę i wióry stalowe oraz na dekoracyjne wyroby żelazne.

Mikroskopy zostały czasowo zwolnione od t. zw. cła kluczowego.

Z dniem 1 bm. uległo podwyższeniu cło na krochmal i artykuły zawierające krochmal, (mączkę kukurydzową, proszek z jaj, krochmal do bielizny).

Rozważana jest sprawa zwolnienia od akcyzy i cła kluczowego t. zw. słomy ze sztucznego jedwabiu oraz zwolnienia od akcyzy nowych gatunków przędzy ze sztucznego jedwabiu.

Z dniem 1. bm. cofnięte zostało rozporządzenie o bezcłowym wwozie kartofli pochodzących ze starego zbioru.

Cło na asfalt i smołę zostało obniżone.

Rozporządzenie z 8. bm. wprowadza podwyżkę zwrotu cła na siemię lniane.

Zgłoszony został wniosek o podwyższenie cła na niektóre części parasoli i lasek, na chlorek barowy oraz na kapelusze, stożki kapeluszowe itp. artykuły wyrobione częściowo lub całkowicie z filcu. Jednocześnie wpłynął wniosek o zwolnienie od cła szeregu chemikaljów.

WŁOCHY. Zostało zniesione cło na wełnę i odpadki wełniane.

# MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

## FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Londynie interesuje się importem papieru szmerglowego z Polski. P/16370/61/Ż.

Firma angielska pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi importerami płytek ściennych. — 17206/65/Ż.

Firma w Marokko franc. interesuje się importem drewnianych skrzynek do opakowania owoców z Polski. P/17362/40/Ż.

Firma w Casablanca interesuje się wprowadzeniem artykułów różnych branż z Polski. P/17119/3R/Ż.

Firma agenturowa w Brukseli poszukuje przedstawicielstw polsk. wytwórni branży obuwianej (pasta do czyszczenia obuwia, smarowidła itp.) P/15504/47/Ż.

Firma w Kolumbji pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi eksporterami różnych branż. — P/159/8/61/Ż.

Rząd egipski rozpisał przetargi na dostawę papieru różnego rodzaju. P/15457/3M/Ż.

Firma w Gdańsku interesuje się dostawami papieru do filtrowania. P/14954/61/Ż.

Firma egipska pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskiemi firmami różnych branż. P/15094/3M/Ż.

Firma w Oslo interesuje się nawiązaniem stosunków handlowych z polskiemi fabrykami papieru (głównie sulfitowego). P/15319/21/Ż.

Firma norweska interesuje się nawiązaniem kontaktu z firmami polskiemi, sprzedającemi części do rowerów. P/17091/44/Ro.

Firma belgijska reprezentująca branżę elektrotechniczną, interesuje się importem artykułów elektrotechnicznych. P/16908/50/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

# PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

## WARUNKI PRACY PRZEMYSŁU ŚLEDZIOWEGO.

Inicjatywa prywatna, która zagranicą chętnie angażuje się w dalekomorskich połowach śledzi, dających niekiedy możność szybkiego wzbogacenia się, reaguje na ten stan rzeczy w Polsce, kompletnym brakiem zainteresowania się przemysłem śledziołówczym, zaliczanym nieledwie w wyniku nieporozumień przeżywanych w 1933 - 34 roku, do kategorji mętnych interesów. Niesłuszny ten pogląd pogłębia jeszcze brak znajomości tego przemysłu w Polsce i brak przedsiębiorczości, oraz skłonności do ryzyka, właściwej kupiectwu morskiemu. Przypadkowość połowów, która dla zachodnio europejskiego businessmana jest momentem atrakcyjnym, zniechęca raczej nasz bojaźliwy kapitał rentjerski.

Sądzimy, że obowiązkiem naszym jest nietylko przytaczanie korzyści jakie rozbudowa tego przemysłu zapewniłaby Gdyni i krajowi, lecz również rozważenie argumentów przemawiających przeciw rozwojowi własnego rybołówstwa śledziowego oraz wyjaśnienie najpoważniejszych zarzutów wysuwanych parę lat temu. Jasne postawienie tych kwestyj przyczyni się być może do stworzenia atfosfery trwałego zrozumienia i dostatecznej ochrony tego przemysłu przed wszelkiego rodzaju przeciwnościami. Brak tych elementów niezbędnych dla zachęcenia kapitałów prywatnych do lokaty w nowotworzącym się, eksperymentalnym przemyśle, może nietylko odstręczyć już zaangażowane kapitały, ale raz na zawsze pogrzebać problem rozbudowy własnej floty śledziołówczej.

Jednym z najczęściej wysuwanych zarzutów w latach 1933 i 1934, był udział kapitałów zagranicznych w polskich przedsiębiorstwach śledziołówczych i ponoszenie większości kosztów eksploatacyjnych zagranicą, na pokrycie których, konieczne było przekazywanie gotówki uzyskanej ze sprzedaży połowów w kraju. W ten sposób przemysł ten nie dawał rzekomo żadnych korzyści krajowi, gdyż pieniądze uciekały zagranicę, a również zyski przedsiębiorstw przypadały zagranicy.

Pomijając nieścisłość tego zarzutu, trzeba uwzględnić, że właśnie w pierwszym i drugim roku egzystencji tych przedsiębiorstw, włożyły one dużo pieniędzy w budowę magazynów i urządzeń dla przemysłu śledziołówczego w Gdyni, które to inwestycje za 25 lat przejdą na własność skarbu.

Zasadniczą słabą stroną tego rozumowania była krótkowzroczność. Należy sobie zdać sprawę, że własnego przemysłu śledziołówczego nie można stworzyć od podstaw w ciągu 2 — 3 lat i że korzystanie z obcych baz i urządzeń w pierwszych latach egzystencji, było złem koniecznem, nie dającem się w żaden sposób uniknąć. Dwie były przyczyny ponoszenia większości kosztów eksploatacyjnych zagranicą: pierwsza - to brak własnych metod w przezwyciężaniu odległości miejsc połowów, w związku z czem przyjęto tymczasowo metody holenderskie, druga — to brak

jakichkolwiek urządzeń dla tego przemysłu w Gdyni i całkowity brak obeznanych z jego pracami robotników, oraz personelu administracyjnego.

Dzięki wysiłkom młodego naszego przemysłu śledziołówczego i współpracy Ministerstwa Przemysłu i Handlu uczyniono tak duży krok naprzód w usamodzielnieniu prac eksploatacyjnych na lądzie i w opracowaniu spostrzeżeń nad racjonalnemi dla naszych warunków metodami połowów, że w niedalekiej przyszłości, pokrycie części zapotrzebowania naszego rynku śledziami z własnych połowów równoznaczne będzie z całkowitem uaktywnieniem na takąż kwotę naszego bilansu handlowego.

Najsłuszniejszem zastrzeżeniem wysuwanem przez inicjatywę prywatną, w toku organizacji pierwszych polskich towarzystw śledziołówczych, była obawa że śledzie preparowane i solone na polskich statkach rybackich systemem holenderskim, nie znajdą zbytu na rynku polskim, zdawien dawna przyzwyczajonym do konsumcji śledzi preparowanych i solonych systemem angielskim, t. j. na lądzie. Kwestja ta została jednak rozwiazana pomyślnie przez przedsiębiorstwa Mopol i Mewa. Kosztem dość poważnych wydatków, związanych ze skomplikowanym aparatem sprzedaży, kosztem niższych cen i stałego dostosowywania się do życzeń odbiorców pod względem solenia, pakowania i sortowania śledzi, udało się w ciagu paru lat wprowadzić te śledzie na rynek polski i obecnie daje się raczej odczuwać brak tak zw. „polskich śledzi" — mimo, że teraźniejsze ich ceny kształtują się prawie na poziomie cen śledzi angielskich.

Poza wyżej wymienionemi argumentami panuje również w sferach niezaznajomionych bliżej z rybołówstwem morskiem nieuzasadniony przesąd, że brak nam warunków naturalnych dla uprawiania dalekomorskich połowów śledzi, że nasze granice morskie są za małe, materjał ludzki ilościowo i jakościowo nieodpowiedni, a miejca połowów śledzi zbyt odległe, aby ten przemysł mógł mieć zdrowe i naturalne podstawy rozwoju.

W teoretycznych tych zarzutach nie uwzględnia się ważnego momentu, że postęp techniki i udoskonalenia cywilizacji kroczą dziś tak szybko, że często trudno jest ustalić kryterjum jaką produkcję i jakie warunki uznać należy za naturalne.

Posiadanie stosunkowo bardzo krótkiego odcinka wybrzeża morskiego przemawiałoby przeciw uprawianiu własnego rybołówstwa śledziowego, gdyby chodziło o eksploatację wód terytorjalnych, t. j. przybrzeżnych, które jednak przy połowach śledzi nie wchodzą zupełnie w rachubę.

Posiadamy takie same prawo naturalne do eksploatacji wód eksterytorjalnych, jak wszystkie inne kraje z dostępem do morza i argument małej granicy morskiej w równym stopniu przemawia za nieuprawianiem dalekomorskich połowów, jak np. za nietworzeniem własnej floty handlowej.

Jeśli chodzi o materjał ludzki to w wyżej przytoczonem rozumowaniu również popełnia się zasadnicze błędy. Doświadczenie pierwszych polskich towarzystw śledziołówczych wykazało, że sprawa wyszkolenia naszych rybaków - uczni na wykwalifikowaną załogę statków śledziołówczych nie jest problemem łatwym, tem niemniej po paru latach szkolenia ich w tym zawodzie, nie ustępują oni w kwalifikacjach rybakom holenderskim, a nawet przewyższają ich zdolnościami technicznemi.

Ilościowy brak materjału ludzkiego wchodzi w rachubę tylko w pierwszych latach organizacji przedsiębiorstw śledziołówczych, t. j. do czasu wyszkolenia rybaków-uczni na wykwalifikowanych członków załóg statków śledziołówczych. Nasze połowy przybrzeżne nie są obfite i mogą dać zatrudnienie tylko części naszej ludności rybackiej. Nadmiar tej ludności pozostaje bez pracy, lub też poszukuje zatrudnienia na lądzie, a w niektórych wypadkach emigruje. Skierowanie ekspansji naszej ludności rybackiej na dalekomorskie połowy śledzi byłoby najwłaściwszem rozwiązaniem problemu bezrobocia rybaków. bez ujemnej strony zmieniania zawodu lub emigracji. Ponadto doskonałe wyniki dało szkolenie rezerwistów naszej marynarki wojennej, elementu rdzennie polskiego, z głębi kraju, który jak to wykazała praktyka nadaje się do wyższych stanowisk i obsługi motorów. Nie bez znaczenia politycznego jest również penetracja tych narodowo uświadomionych marynarzy i ich rodzin pomiędzy mieszkańców naszego wybrzeża i łączenie w tak trwały sposób ich egzystencji z morzem.

Jedynie dość znaczna odległość miejsc połowów śledzi od naszego wybrzeża jest argumentem, stawiającym na pozór pod znakiem zapytania naturalną rentowność naszego rybołówstwa śledziowego. Trudno bowiem zaprzeczyć, że np. Anglja posiadając miejsca połowów w odległości 40 — 100 mil od swych brzegów, pokonywując te odległości ma mniejsze koszty eksploatacyjne od naszych, odległość bowiem terenów łownych Morza Północnego od Gdyni wynosi od 500 do 820 mil. Przy powierzchownej ocenie możnaby wyciągnąć wniosek, że polskie dalekomorskie połowy śledzi wobec nierównych szans nie wytrzymają konkurencji angielskiej i temsamem skazane są bądź na ponoszenie strat, bądź też na sztuczne podtrzymywanie egzystencji przez zastosowanie wysokich ceł ochronnych lub też stałej akcji subwencyjnej.

Tę ważną sprawę omówimy w następnym numerze.

## PRACE KONGRESU CHŁODNICTWA O CHŁODZENIU RYB MORSKICH.

W czerwcu br. odbył się w Hadze siódmy międzynarodowy Kongres Chłodnictwa, na którym wygłoszono szereg referatów z zakresu chłodnictwa rybnego, w sekcji trzeciej kongresu, poświęconej biologji chłodu, traktowaniu chłodniczemu produktów psujących się, oraz sprawom hygjeny chłodnictwa.

Oto tematy przedstawione przez przedstawicieli poszczególnych krajów: „Proces szybkiego zamrażania w przemyśle rybnym Japonji" (Japonja), „Zawartość bakteryj powierzchniowych w rybach morskich" (Niemcy), „Proces B. F. dla konserwacji ryb" (Francja), „Tenże proces w zastosowaniu do filetów rybnych" (Francja), „Przemysłowa metoda racjonalnej konserwacji chłodniczej ryb" (Włochy). W tym ostatnim referacie autor jego p. U. Lombardi omówił wymagania stawiane konserwacji chłodniczej ryb, zwłaszcza mniejszej wielkości.

Chłodzenie przemysłowe powinno według referenta być szybkie i tanie i nie wymagać specjalnych instalacyj, winno umożliwiać transport ryby w odpowiednich warunkach: konserwacja powinna zostawić nietkniętą konsystencję ryby, jej wygląd wewnętrzny i zewnętrzny.

Autor krytykuje sposób układania ryby w grubym lodzie: ciężka waga lodu niszczy rybę, szczególnie przy dalszych przewozach. Zalety posiada transport w śniegu, w rozdrobnionym lodzie, oraz transport w stanie zamrożonym.

Również w dziale przewozów chłodzonych omawiano przewozy ryb morskich na statkach i kolejach, oraz w kontenerach i na samochodach, obok omówienia innych psujących się artykułów.

W dziale teoretycznych badań (sekcja pierwsza) sporo referatów wygłoszono na temat magnetycznego chłodzenia, które najwidoczniej ma przed sobą wielką przyszłość.

## KRONIKA.

— **BUDOWA FABRYKI KONSERW I WĘDZARNI W PORCIE.** Naprzeciw Stoczni Rybackiej, przy ulicy Św. Piotra buduje się jeszcze jedna wędzarnia o 32 piecach, połączona z nowoczesną fabryką konserw rybnych. Jest to Pierwsza Bałtycka Fabryka Konserw i wędzarnia ryb „Temporyb", Króliczek i Czerkawski. Firma pod tą nazwą pracuje już od kilku lat w porcie rybackim w Gdyni: uruchomiła jedna z pierwszych, w niektórych zaś specjalnościach pierwsza — produkcję konserw rybnych w Gdyni. Jak wytwórnia konserw tak i wędzarnia będą uruchomione jeszcze przed rozpoczęciem zimowego szonu szprotów i śledzików.

— **NOWA FIRMA ŚLEDZIOWA w GDYNI.** W Gdyni zarejestrowana została nowa firma importu śledzi: Dom Handlowy Pommer i Thomsen, Sp. z o. o., tel. 28-24. Firma będzie w pierwszym rzędzie importować solone śledzie angielskie, reprezentując eksportera angielskiego.

# TARGI I WYSTAWY

## TARGI WOŁYŃSKIE.

W czasie od 13 do 27. IX. br. odbędą się w Równem VII Targi Wołyńskie.

Wobec słabego uprzemysłowienia Wołyń jest chłonnym rynkiem na artykuły przemysłowe, niezbędne dla rolnictwa i życia codziennego ludności.

Pożądane są przedewszystkiem: narzędzia i maszyny rolnicze, nawozy sztuczne, próbki i wzory przetworów rolnych, wyroby włókiennicze, artykuły chemiczno - farmaceutyczne, artykuły użytku domowego, artykuły fotograficzne, maszyny i narzędzia, samochody, motocykle i rowery, urządzenia sanitarno-wodociągowe, książki i pisma, radjoaparaty i elektrotechnika, instrumenty muzyczne itp.

W związku z budową wodociągów i kanalizacji w Równem i w Łucku będzie zainicjowana wystawa wodociągowa.

Pozatem organizuje się wystawy specjalne, jak: wystawa elektrotechniczna itp., zjazd kupiectwa i rzemiosła oraz szereg imprez rozrywkowych. Przez 6 lat istnienia Targi Wołyńskie rozwijały się aktywnie i są dziś placówką stałą, funkcjonującą na zasadzie generalnego pozwolenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

## PRZEWOZY TOWARÓW NA WYSTAWĘ W SALONIKACH.

W okresie od 6—27-go września rb. odbędzie sie w Salonikach Wystawa Międzynarodowa. Polska oficjalnego udziału w wystawie nie bierze, jednak poszczególni eksporterzy mogą w niej uczestniczyć. Dla ułatwienia wystawcom polskim udziału w tej wystawie, towarzystwo okrętowe „Svenska Orient Linien" oraz utrzymująca z nią wspólną obsługę okrętową do Grecji „Żegluga Polska" postanowiły przewozić eksponaty na tę wystawę z Gdyni — Gdańska do Salonik i z powrotem — bezpłatnie.

Pierwszą bezpośrednią okazją załadowczą do Salonik będzie m/s „Nordland" ładujacy w Gdyni—Gdańsku od 25—27 lipca rb.

# Regularne linje Gdyni

| Przyjazdy do Gdyni<br>*) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów | | KRAJE I PORTY<br>Agenci linij w Gdyni | Odjazdy z Gdyni<br>*) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów | |
|---|---|---|---|---|
| | | **A. Porty wód europejskich** | | |
| | | **FINLANDJA** | | |
| s/s CAPELLA* | 27. 7. | **Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby) | s/s CAPELLA* | 29. 7. |
| s/s CIESZYN* | 3. 8. | *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień | s/s CIESZYN* | 5. 8. |
| — | | **1) Turku, Mäntyluoto, Wasa, Oulu** | s/s NORDERNAY | 30/31. 7. |
| | | **2) Helsinki, Kotka, Viipuri** | s/s MARTHA RUSS I. | 7. 8. |
| | | **3) Turku, Helsinki, Viipuri** | s/s PITEA | 11. 8. |
| | | *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co tydzień | | |
| | | **ZWIĄZEK SOWIECKI** | | |
| s/s MEKNES* | 27. 7. | **Leningrad** | | |
| s/s MARRAKECH* | 9. 8. | *Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie | s/s MARRAKECH* | 5. 8. |
| | | **ESTONJA** | | |
| s/s CAPELLA* | 27. 7. | **Tallinn** | s/s CAPELLA* | 29. 7. |
| s/s CIESZYN* | 3. 8. | *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień | s/s CIESZYN* | 5. 8. |
| | | **Tallinn** | | |
| — | | *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie | s/s JÄRVAMAA | 5. 8. |
| | | **Tallinn** | | |
| s/s SKJOELD | 2. 8. | *(F. G. Reinhold Ltd.)* | s/s SKJOELD | 3. 8. |
| s/s HALFDAN | 16. 8. | co 2 — 3 tygodnie | s/s HALFDAN | 17. 8. |
| | | **ŁOTWA** | | |
| s/s URANUS* lub subst. (via Bremen) | 27. 7. | **Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* | s/s URANUS* lub subst. | 27. 7. |
| s/s MINOS* lub subst. | 3. 8. | co tydzień | s/s MINOS* lub subst. | 3. 8. |
| | | **Ryga** | | |
| s/s SKJOELD | 2. 8. | *(F. G. Reinhold Ltd.)* | s/s SKJOELD | 3. 8. |
| s/s HALFDAN | 16. 8. | co 3 tygodnie | s/s HALFDAN | 17. 8. |
| | | **Ryga — Liepaja** | | |
| s/s ANNA GRETA | 2. 8. | *(Żegluga Polska S. A.)* | s/s ANNA GRETA | 5. 8. |
| | 16. 8. | co 2 tygodnie | | 19. 8. |
| | | **LITWA** | | |
| s/s ANNA GRETA | 2. 8. | **Kłajpeda — Memel** | s/s ANNA GRETA | 5. 8. |
| | 16. 8. | *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie | | 19. 8. |
| s/s MARIEHOLM* | 7. 8. | *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8 dni | s/s MARIEHOLM* | 7. 8. |
| s/s SKJOELD | 2. 8. | *(F. G. Reinhold Ltd.)* | s/s SKJOELD | 3. 8. |
| s/s HALFDAN | 16. 8. | co 2 tygodnie | s/s HALFDAN | 17. 8. |

| Przyjazdy do Gdyni<br>*) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów | | KRAJE I PORTY<br>Agenci linij w Gdyni | Odjazdy z Gdyni<br>*) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów | |
|---|---|---|---|---|
| | | **SZWECJA** | | |
| | | **Stockholm — Norrköping** | | |
| s/s TORA | 25. 7. | *(Polska Agencja Morska)* | s/s TORA | 28. 7. |
| | 8. 8. | co 14 dni | | 11. 8. |
| | | **Stockholm — Kalmar** | | |
| s/s MARIEHOLM* | 7. 8. | *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* | s/s MARIEHOLM* | 7. 8. |
| | | co 10 dni | | |
| | | **Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg** | | |
| s/s IWAN | 3. 8. | *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* | s/s IWAN | 3/4. 8. |
| | | co 2 tygodnie | | |
| s/s BLENDA | 27. 7. | *(Polska Agencja Morska)* | s/s BLENDA | 29. 7. |
| | 10. 8. | co 2 tygodnie | | 12. 8. |
| | | **Helsingborg, Malmö, Göteborg** | | |
| s/s EGON | 27. 7. | *(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* | s/s EGON | 27. 7. |
| s/s LUDWIG | 3. 8. | co tydzień | s/s LUDWIG | 3. 8. |
| | | **NIEMCY** | | |
| | | **Hamburg** | | |
| STATEK | 25. 7. | *(Pool: 3 niemieckie towarzystwa* | STATEK | 25. 7. |
| STATEK | 28. 7. | *i S. A. Żegluga Polska)* | STATEK | 28. 7. |
| STATEK | 1. 8. | *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* | STATEK | 1. 8. |
| s/s TCZEW | 4. 8. | 2 razy w tygodniu | s/s TCZEW | 4. 8. |
| | | **Bremen** | | |
| s/s URANUS* lub subst. | 27. 7. | *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* | s/s URANUS* lub subst. via Ryga | 27. 7. |
| | | co tydzień | | |
| s/s MINOS* lub subst. | 3. 8. | | s/s MINOS* lub subst. | 3. 8. |
| | | **DANJA** | | |
| | | **Kopenhaga** | | |
| s/s SLEIPNER | 29. 7. | | | |
| s/s IVAR | 31. 7. | *(F. G. Reinhold Ltd.)* | s/s SLEIPNER | 30. 7. |
| s/s SLEIPNER | 5. 8. | co tydzień | | 6. 8. |
| | | **Kopenhaga** | | |
| | | *(Polska Agencja Morska)* | s/s MARRAKECH* | 27. 7. |
| | | co 2 tygodnie | | 9. 8. |
| | | **Odense — Aarhus** | | |
| m/s ERNA | 26. 7. | *(F. G. Reinhold Ltd.)* | m/s ERNA | 26 7. |
| | 9. 8. | co 2 tygodnie | | 9. 8. |
| | | **NORWEGJA** | | |
| | | **Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne** | | |
| m/s BATAVIA | 27. 7. | | m/s BATAVIA | 27. 7. |
| m/s BALZAC | 3. 8. | *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* | m/s BALZAC | 3. 8. |
| m/s BATAVIA | 10. 8. | co 1—2 tygodnie | m/s BATAVIA | 10. 8. |
| | | **Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne** | | |
| s/s JAEDEREN | 27. 7. | | s/s JAEDEREN | 3. 8. |
| s/s URSA | 10. 8. | *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* | s/s URSA | 17. 8. |
| | | co 2—3 tygodnie | | |

| Przyjazdy do Gdyni<br>*) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów | | KRAJE I PORTY<br>Agenci linij w Gdyni | Odjazdy z Gdyni<br>*) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów | |
|---|---|---|---|---|
| | | **WYSPY BRYTYJSKIE** | | |
| | | **Londyn** | | |
| s/s LECH* | 26. 7. | *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* | s/s LECH* | 30. 7. |
| s/s BALTROVER* | 2. 8. | co 2 tygodnie | s/s BALTROVER* | 6. 8. |
| | | *(Pol. Zjedn. Korp. Baltycka)*<br>co 2 tygodnie | | |
| | | **Hull** | | |
| s/s LUBLIN* | 26. 7. | *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* | s/s LUBLIN* | 30. 7. |
| s/s LWÓW* | 2. 8. | co tydzień | s/s LWÓW | 6. 8. |
| | | **Manchester/Liverpool** | | |
| s/s OLAF | 29. 7. | *(F. G. Reinhold, Ltd.)* | s/s OLAF | 29. 7. |
| s/s MAINE | 29. 7. | co 1—2 tygodnie | s/s MAINE | 29. 7. |
| s/s HAARLEM | 25. 7. | **Leith/Grangemouth** | s/s HAARLEM | 25. 7. |
| s/s HAGUE | 1. 8. | *(F. G. Reinhold, Ltd.)* | s/s HAGUE | 1. 8. |
| s/s MAJORCA | 8. 8. | co tydzień | s/s MAJORCA | 8. 8. |
| | | **Bristol** | | |
| s/s LINDENAU | 24/25. 7. | *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*<br>co miesiąc | s/s LINDENAU | 24/25. 7. |
| | | **HOLANDJA** | | |
| | | **Amsterdam** | | |
| s/s MEROPE lub subst. | 29. 7. | *(F. G. Reinhold, Ltd.)* | s/s MEROPE lub subst. | 29. 7. |
| s/s ARIADNE lub subst. | 3. 8. | co tydzień | s/s ARIADNE lub subst. | 3. 8. |
| | | **Rotterdam** | | |
| s/s PUCK | 28. 7. | *(Żegluga Polska, S. A.)* | s/s PUCK | 29. 7. |
| s/s CHORZÓW | 4. 8. | co tydzień | s/s CHORZÓW | 5. 8. |
| s/s ANDROMEDA l. s. | 27. 7. | *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* | s/s ANDROMEDA l. s. | 27. 7. |
| s/s ARIADNE lub susbst. | 3. 8. | 1—2 razy w tygodniu | s/s ARIADNE lub subst. | 3. 8. |
| s/s BUSSARD | 30. 7. | *(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* | s/s BUSSARD | 30. 7. |
| s/s BUTT | 10. 8. | co 10—11 dni | s/s BUTT | 10. 8. |
| s/s WIBORG | ok. 31. 7. | *(Lenczat i Ska z o. o.)*<br>co 2 tygodnie | s/s WIBORG | ok. 31. 7. |
| | | **BELGJA** | | |
| | | **Antwerpja** | | |
| s/s ŚLĄSK* | 28. 7. | *(Żegluga Polska, S. A.)* | s/s ŚLĄSK* | 29. 7. |
| s/s HEL | 4. 8. | co tydzień | s/s HEL | 5. 8. |
| s/s BUSSARD | 30. 7. | *(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* | s/s BUSSARD | 30. 7. |
| s/s BUTT | 10. 8. | co 10—11 dni | s/s BUTT | 10. 8. |
| — | | *(Rummel & Burton)*<br>co 3 tygodnie | STATEK | 1. 8. |
| s/s JÄRVAMAA | 3. 8. | **Antwerpja**<br>*(Rothert & Kilaczycki)* | — | |
| | | **FRANCJA** | | |
| s/s WARSZAWA | 28. 7. | **Havre/Cherbourg** | s/s WARSZAWA | 31. 7. |
| | 11. 8. | *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*<br>co 2 tygodnie | | 14. 8. |

| Przyjazdy do Gdyni<br>*) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów | | KRAJE I PORTY<br>Agenci linij w Gdyni | Odjazdy z Gdyni<br>*) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów | |
|---|---|---|---|---|
| | | **Havre** | | |
| s/s MARRAKECH* | 5. 8. | *(Polska Agencja Morska)*<br>co 2 tygodnie | s/s MEKNES* | 27. 7. |
| | | | s/s MARRAKECH* | 27. 7. |
| | | | | 9. 8. |
| | | **Dunkerque — Havre<br>La Pallice — Bordeaux** | | |
| s/s SKJOELD | 2. 8. | *(F. G. Reinhold, Ltd.)*<br>co 2 tygodnie | s/s SKJOELD | 3. 8. |
| s/s HALFDAN | 16. 8. | | s/s HALFDAN | 17. 8. |
| | | **HISZPANJA — PORTUGALJA<br>MAROKKO — ALGIER — ITALJA** | | |
| | | **Pasajes — Bilbao — Oporto —<br>Lizbona — Sevilla — Gibraltar —<br>Casablanca — Mazagan — Mogador—<br>Port Lyautey — Laroche — Rabat —<br>Saffi — Agadir — Villa Alhucemas —<br>Tetuan — Fedhala** | | |
| s/s MELILLA | 2. 8. | *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*<br>co 2 tygodnie | s/s MELILLA | 2. 8. |
| s/s LAS PALMAS | 15. 8. | | s/s LAS PALMAS | 15. 8. |
| | | **Valencia — Barcelona** | | |
| — | | *Polska Agencja Morska (P. A. M.)*<br>co 2 tygodnie | — | |
| | | **Malaga — Alicante —<br>Tarragona — Barcelona — Marsylja<br>— Genua — Livorno — Neapol —<br>Catania — Messina — Palermo** | | |
| m/s SCANIA | 17. 8. | *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*<br>co 2 tygodnie<br>Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres | s/s CASTELLON | ok. 29. 7. |
| | | **Napoli — Livorno — Genua —<br>Catania — Casablanca — Tanger —<br>Ceuta — Melilla — Oran — Algier —<br>Tunis — Marseilles** | | |
| m/s TUNIS | 30. 7. | *(F. G. Reinhold, Ltd.)*<br>co miesiąc | — | |
| | | **PORTY LEWANTU** | | |
| m/s HEMLAND | 3. 8. | **Alexandria — Piraeus — Istanbul —<br>Beyrouth — Jaffa — Haiffa**<br>*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*<br>co 1—2 tygodnie | m/s NORDLAND | 25. 7. |
| m/s VINGALAND | 8. 8. | | m/s HEMLAND | 8/9. 8 |
| m/s VASALAND | 2. 9. | | m/s VINGALAND | 19. 8. |
| | | **Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** | | |
| — | | *(Rummel & Burton)*<br>co 3 tygodnie | STATEK | 1. 8. |
| | | **Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth,<br>Saloniki** | | |
| s/s SARMACJA | 17/18. 8. | *(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)*<br>co miesiąc | m/s LEWANT | 27/28. 7. |
| m/s LEWANT | 13. 9. | | s/s SARMACJA | 19/22. 8. |

| Przyjazdy do Gdyni<br>*) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów | KRAJE I PORTY<br>Agenci linij w Gdyni | Odjazdy z Gdyni<br>*) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów |
|---|---|---|
| | **B. Porty dalsze** | |
| s/s CLIFFWOOD* 25. 7.<br>s/s SCANPENN* 1. 8.<br>s/s ARGOSY* 8. 8. | **Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)**<br>*(American Scantic Line)*<br>co tydzień | s/s SCANYORK* 29. 7.<br>s/s CLIFFWOOD* 6. 8.<br>s/s SCANPENN* 13. 8. |
| m/s PIŁSUDSKI* 31. 8.<br>m/s BATORY* 13. 8.<br>m/s PIŁSUDSKI* 31. 8. | **New York — Halifax**<br>*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*<br>co 2—4 tygodnie | m/s PIŁSUDSKI* 11. 8.<br>m/s BATORY* 25. 8.<br>m/s PIŁSUDSKI* 5. 9. |
| s/s MELILLA 2. 8.<br>s/s LAS PALMAS 15. 8. | **Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma**<br>*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*<br>co 2 tygodnie | s/s MELILLA 2. 8.<br>s/s LAS PALMAS 15. 8. |
| m/s SANTOS 28. 7.<br>m/s VALPARAISO 16. 8. | **Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires**<br>*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*<br>co 3 tygodnie | m/s VALPARAISO 29. 8. |
| s/s NAVIGATOR 28. 7.<br>s/s HERAKLES 12. 8. | *(Bergenske Baltic Transports Ltd)*<br>co 2 tygodnie | m/s SALTA 8. 8.<br>m/s BORGA l. s. pocz. września |
| s/s PUŁASKI 23. 8.<br>25. 10. | *(Rothert & Kilaczycki)*<br>co 6 tygodni | s/s WISŁA 29/31. 7.<br>s/s PUŁASKI 2. 9. |
| m/s HAMMAREN 26. 8. | **Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques**<br>*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*<br>co miesiąc | — |
| — | **Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama** (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)<br>*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*<br>co 3 tygodnie | s/s AUTOMEDON 28. 7.<br>s/s ASPHALION 8. 8.<br>s/s ANTILOCHUS 29. 8.<br>m/s MEDON 19. 9. |
| — | **Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon**<br>*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*<br>co miesiąc | — |
| | **PORTY GULFU** | |
| m/s TORONTO 25. 7.<br>m/s RAGNHILSHOLM 3. 8.<br>m/s TITANIA 14. 8.<br>m/s TROLLEHOLM 24. 8. | **Houston, Galveston, New Orleans**<br>*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*<br>co 3—10 dni na wejściu<br>co miesiąc na wyjściu | m/s UDDEHOLM 17. 8. |
| — | *Polska Agencja Morska (P. A. M.)*<br>co 2—4 tygodnie | — |
| — | **Porty Australji**<br>*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)* | — |

# TATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin.“ oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

**26 lipca:**

m/s LEWANT lin. z Gdańska po ładunek do portów lewantyńskich, Rothert & Kiłaczycki.
s/s KASTELHOLM lin. dodatk. z portów wschodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s LECH lin. z Londynu wieczorem tylko dla wyokrętow. pasaż. i wyład. towarów. Polbrit.
s/s LUBLIN lin. wieczorem z Hull, tylko dla wyokręt. pasaż. i wyład. towarów, Polbrit.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s WISŁA z ładunkiem tomasyny z Antwerpji, Rothert & Kiłaczycki.
s/s POZZUOLI po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s ELSE HUGO STINNES 15 po węgiel, PAM.

**27 lipca:**

s/s AUTOMEDON lin. dodatkowy po bunker dla stacyj Dalekiego Wschodu, PAM.
s/s MEKNES lin. z Leningradu w drodze do Sothamton i Havre via Kopenhaga, PAM.
s/s CAPELLA lin. z Helsinki i Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s URANUS lub subst. lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s JAEDEREN lin. z portów zach. Norwegji tylko dla wyładunku, Bergenske.
m/s BATAVIA lin. wschodnio - norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s EGON lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s BLENDA lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, PAM.
s/s TORA lin. wschodnio-szwedzka dla wy- i załadowania, PAM.
s/s BRAVORE ze złomem i drobnicą, PAM.
m/s RANSÄTER po węgiel. MEW.
s/s GUDRUN po węgiel, PAM.
s/s SIGNE po węgiel, PAM.
s/s VIKING po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s ASTRID ze złomem, PAM.

**28 lipca:**

s/s NAVIGATOR lin. z Buenos Aires, Santos Rio tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s LECH lin. z Gdańska po pasażerów i ładunek do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po pasażerów i ładunek do Hull, Polbrit.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s WARSZAWA lin. z Havre i Londynu po emigrantów, Polbrit.
STATEK linjowy z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s NORDBORG po drzewo, PAM.
m/s FRIEDA HÖGE po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
ż/m MINDE IV po węgiel, PAM.
s/s VICTORIA po węgiel, PAM.
s/s MARIKA PROTOPAPA po węgiel, PAM.
s/s PEGASSOS z rudą, Behnke & Sieg.
s/s KRUSAU po węgiel, MEW.

**29 lipca:**

s/s SCANYORK lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.
s/s CASTELLON lin. po ładunek do portów zachodnio-śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s MAINE lin. Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s OLAF lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s MEROPE lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s JEKATERINI NICOLAO po węgiel, MEW.
s/s CARING ze złomem, Rummel & Burton.

**30 lipca:**

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania. Lenczat.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s NORDERNEY lin. po ładunek do portów botnickich Finlandji, Lenczat.
s/s WISŁA z Gdańska po ładunek do Ameryki Południowej, Rothert & Kiłaczycki.
s/s ASPHALION lin. Dalekiego Wschodu po ładunek i bunker, PAM.
s/s IVAR dodatk. lin. z Kopenhagi, z towarami, Reinhold.

**1 sierpnia:**

s/s SCANPENN lin. z Nowego Yorku i Filadelfji via Kopenhaga, tylko dla wyładowania, Am. Scantic Line.
s/s HAGUE lin. z Leith/Grangemouth, dla ładowania, Reinhold.
STATEK lin. po ładunek do Antwerpji i portów Lewantu, Rummel & Burton.
STATEK lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

**2 sierpnia:**

s/s MELILLA lin. z portów Portugalji i Marokka dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s SKJOELD lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s BALTROVER lin. wieczorem z Londynu tylko dla wyokręt. pasażerów i wyład. towarów, Pol. Z. Korp. Bałt.
s/s LWÓW lin. wieczorem z Hull tylko dla wyokręt. pasażerów i wyładowania towarów, Polbrit.

**3 sierpnia:**

m/s HEMLAND lin. z portów Lewantu, tylko dla wyładowania, Polska—Lewant.

m/s RAGNHILDSHOLM lin. z portów zatoki Meksykańskiej (Gulfu), tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s CIESZYN lin. z Tallinna i Helsinki dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s ANNA GRETA lin. z Rygi, Liepaji, Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s JAEDEREN lin. po ładunek do portów zachodniej Norwegji, Bergenske.

s/s JÄRWAMAA lin. z Antwerpji po ładunek do Tallinna, Rothert & Kiłaczycki.

s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s ARIADNE niemiecki lin. lub subst. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s LUDWIG lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.

**4 lipca:**

s/s HEL lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s BALTROVER lin. z Gdańska po pasażerów i towary do Londynu, Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka.

s/s LWÓW lin. z Gdańska po pasażerów i towary, do Hull, Polbrit.

**5 lipca:**

s/s MARRAKECH lin. z Havre via Kopenhaga, w drodze do Leningradu, PAM.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s ARIADNE holenderski lin. lub subst. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.


Towarzystwo Handlowo Przemysłowe

ALFRED JURZYKOWSKI

SPÓŁKA AKCYJNA

GDYNIA

TELEFON NR. 32 - 91 (CENTRALA)

Surowce do wyrobu czekolady, towary kolonjalne, eksport wyrobów polskich do krajów zamorskich. —

# O konsolidację gdyńskiego kupiectwa handlu zagranicznego

Z rozbudową techniczną portu gdyńskiego zaczął rozwijać się w Gdyni handel zagraniczny. Najwięcej firm handlu zagranicznego przybyło do Gdyni w okresie znaczniejszej rozbudowy samego miasta Gdyni, t. j. w ostatnich 2-ch latach. Wzrost ludności samego miasta, która według przeprowadzonego w bieżącym roku spisu ludności wynosi ponad 90 tysięcy mieszkańców jest jednym z dalszych głównych zainteresowań poza samą rozbudową portu dla osiedlania się w Gdyni firm handlu zagranicznego. Obecnie istnieje w Gdyni już około 35 firm, pracujących w handlu zagranicznym. Jakkolwiek cyfrą tą nie mamy się co chwalić, to jednak przyznać musimy, że port gdyński jest już dość dużym ośrodkiem, koncentrującym handel zagraniczny.

W rozwoju handlu zagranicznego Gdyni widzimy przewagę firm importowych. Firm eksportowych jest w Gdyni bardzo mało i w ekspansji naszej nie odgrywają one zatem poważniejszej roli. Narazie niema żadnych widoków, aby liczba ich w najbliższym czasie się znacznie zwiększyła. Przyczyny tego powolnego rozwoju należy szukać w strukturze naszego handlu eksportowego, który przed powstaniem portu gdyńskiego miał już swoje rozmieszczenie geograficzne w kraju, t. j. koncentrował i nadal koncentruje się w ośrodkach produkcyjnych i w Gdańsku.

Głównym przedmiotem handlu zagranicznego Gdyni jest import towarów obcych, przyczem dominującą rolę stanowi import towarów kolonjalno - spożywczych, owoców, ryb i konserw rybnych, śledzi, tłuszczów jadalnych, ziarn kakaowych, ziół leczniczych, jelit, skór surowych. Ogólny obrót firm wymienionych wyżej branż wynosił w roku 1935 około 55 miljonów złotych bez firmy „Społem".

Jakkolwiek liczba firm importowych Gdyni jest dość znaczna i w dystrybucji wyżej wymienionych towarów zagranicznych odgrywają firmy te już pewną rolę, to jednak pod względem organizacyjnym handel importowy Gdyni ma dużo jeszcze do zrobienia. O ile w sąsiedniem mieście Gdańsku oraz w innych poważniejszych ośrodkach importowych, kupcy importowi idą zwarcie, tj. są zorganizowani w związkach branżowych i w ten sposób jednolitym frontem oddziaływają na kształtowanie się obrotów import. Polski oraz podział kontyngentów przywozowych, to w Gdyni firmy, pracujące w handlu zagranicznym nie są zrzeszone i działają każda na własną rękę. Że przez tego rodzaju działalność firmy te szkodzą sobie same i Gdyni wogóle, świadczą o tem najlepiej nieproporcjonalne przydziały na niektóre kontyngenty przywozowe dla firm gdyńskich, dzielone bezpośrednio przez Warszawę. Wszelkie zakulisowe starania poszczególnych firm, które może czasowo odnoszą dla tych jednostek rezultaty, odbijają się ujemnie na całości spraw gdyńskich i w konsekwencji później odbija się także ujemnie na załatwianiu spraw dla nich samych.

W obecnym czasie, kiedy normalne kontyngenty przywozowe na towary zagraniczne są coraz mniejsze i import prawie wszystkich towarów z krajów pozaeuropejskich jest bardzo skomplikowany, t. j. może odbywać się jedynie w drodze tranzakcyj wiązanych, konsolidacja firm handlowych nietylko że jest wskazana, ale wprost konieczna. Nietylko import towarów z krajów pozaeuropejskich jest skomplikowany, ale także z szeregu krajów europejskich (clearingowo - kompensacyjnych) i tu także konieczna jest harmonijna współpraca gdyńskich firm handlu zagranicznego. Brak tej współpracy utrudnia w znacznym stopniu pracę samorządu gospodarczego na odcinku kontyngentowym oraz uniemożliwia stworzenie w Gdyni wielkiego ośrodka handlu zagranicznego na wzór portów obcych.

W roku 1934 powstał wprawdzie w Gdyni Związek Handlu Morskiego i statut tego Związku został przedłożony Ministerstwu Przemysłu i Handlu do zatwierdzenia, to jednak Związek ten z uwagi na pewne nieporozumienia nie mógł rozwinąć swojej działalności i jest nieczynny.

O ile półtora roku temu nie przywiązywało się do kwestji organizacji gdyńskiego kupiectwa handlu zagranicznego większej wagi, to obecnie brak takiej organizacji odczuwa kupiectwo to w swoich obrotach importowych. Nie chodzi wcale o organizację na wzór korporacyj kupieckich, lecz o organizację, która będzie aktywnie pracować i pomagać firmom gdyńskim w handlu zagranicznym tak jak to robią organizacje innych ośrodków importowo - eksportowych. Przy dzisiejszej strukturze naszego handlu zagranicznego nie każda firma ma możność dokonania tranzakcyj wiązanych, wyszukania dostawców i odbiorców towaru polskiego, oraz znalezienia tanich źródeł zakupu towarów zagranicznych: mogą tego dokonać jedynie firmy bardzo poważne i finansowo silne oraz organizacje społeczno-handlowe.

## GDYNIA ZNÓW POKRZYWDZONA PRZY PODZIALE KONTYNGENTU HERBATY.

Kilkakrotnie pisaliśmy już w naszym Biuletynie o niesprawiedliwych i nieuzasadnionych podziałach kontyngentów przywozowych na niektóre towary kolonjalne, przy których Gdynia traktowana jest nie jako ośrodek handlu zamorskiego, a jako mieścina, posiadająca 4 lub 6 firm półhurtowych. Dzisiaj mamy do zanotowania nowy fakt potraktowania Gdyni jako małego miasteczka, a nie jako portu handlowego. Otóż w pierwszej połowie lipca br. dzielony był kontyngent angielski na herbatę w wysokości około 170 ton, z którego Gdynia otrzymała zaledwie 7.000 kg. Dysproporcja przydziałów jest bardzo wielka. Gdańsk otrzymał bowiem 35% ogólnego kontyngentu, Warszawa ca 35%, Kraków 8%, Lwów 4,5%, a Gdynia łącznie z całym okręgiem ca 4,2% itd. Z cyfr tych wynika, że Gdańsk i Warszawa otrzymały razem 70% całego kontyngentu, a pozostałe okręgi Polski łącznie z Gdynią razem 30%. Przydział dla Gdyni, jako portu handlowego jak widzimy jest niewystarczający i hamuje jej rozwój, co nie leży chyba w interesie ogólno-państwowym.

## NOWE TRANSPORTY KAWY.

W najbliższych dniach s/s „Kraków" rozpocznie ładowanie kawy niebieskiej dla Polski w portach Amervki Środkowej. Powrót jego do Gdyni oczekiwany jest za 6—7 tygodni.

s/s „Pułaski" rozpocznie w najbliższych dniach ładowanie kawy w portach brazylijskich. Powrót jego do kraju jest oczekiwany około 25 sierpnia rb.

## ZAPASY CYTRYN.

Dnia 21. VII. rb. s/s „Lewant" wyładował w Gdyni około 9.000 skrzyń cytryn syryjskich. Przywiózł on również pewną partję cytryn pochodzenia niesyryjskiego.

Wobec wyładowania powyższej ilości cytryn, zapasy cytryn w porcie gdyńskim wzrosły do około 17.000 skrzyń.

Ceny spadły we Włoszech w stosunku do cen z końca czerwca rb. o około 30%.

Zapotrzebowanie krajów odbiorczych na cytryny nieco spadło wskutek zwiększonej konsumcji innych owoców świeżych; spowodowało to znaczną zniżkę cen na ten artykuł w krajach produkcji.

## NOWE POMARAŃCZE KALIFORNIJSKIE.

W tych dniach ładuje się dla Polski w portach Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej około 25.000 skrzyń pomarańcz kalifornijskich. Transport ten nadejdzie do Gdyni za 4 tygodnie. Będzie to drugi transport pomarańcz kalifornijskich w tym roku dla Polski. Pierwszy transport w ilości około 15.000 skrzyń nadszedł do Gdyni dnia 22. VI. rb.

## TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Sytuacja na rynku owocowym w Gdyni kształtowała się w drugiej dekadzie bieżącego miesiąca pod znakiem mniejszego zainteresowania tak na cytryny, jakoteż na pomarańcze. Szczególnie bardzo słabe zapotrzebowanie było na pomarańcze hiszpańskie. Rynki zagraniczne hamburski i londyński, o ile chodzi o cytryny wykazywały w tym okresie nieco żywsze zainteresowanie tym artykułem od rynku polskiego. Natomiast rynek rotterdamski wykazywał tendencję słabą. Na rynkach zagranicznych nie przewiduje się naogół tendencji mocniejszej na cytryny i pomarańcze hiszpańskie, raczej zniżkową.

W czasie od 10—21 lipca rb. aukcje gdyńskie wystawiły razem do przetargu 6.443 skrzyń cytryn ze s/s „Endore" z dnia 11. VII. rb. — z przed ostatniego transportu — oraz 1.030 skrzyń pomarańcz hiszpańskich marki „Bernas" ze s/s „Scania" — ostatniego transportu z dnia 26. VI. rb. Z wystawionych ilości sprzedały 2.748 skrzyń cytryn oraz 30 skrzyń pomarańcz. Resztę musiano wycofać z powodu braku nabywców.

Szczegółowy przebieg aukcyj w tym okresie przedstawia się następująco:

*Gdyńskie Targi Owocowe, S. A.*

urządziły dwa przetargi. Na aukcji odbytej w dniu 13. VII. rb. wystawiły 2.800 skrzyń cytryn syryjskich — sprzedały wszystkie w partjach po 200,—, 100,—, 50,—, 30,— i 20 skrzyń, osiągając cenę 50—51 zł za skrzynkę.

W dn. 16. VII. rb. wystawiły 2.300 skrzyń cytryn syryjskich oraz 330 skrzyń pomarańcz hiszpańskich; sprzedały — 605 skrzyń cytryn oraz 30 skrzyń pomarańcz. Za cytryny osiągnęły te same ceny co na poprzedniej aukcji, a za pomarańcze po 84 gr za kg. W przetargach brali udział kupcy z Gdyni, Katowic, Krakowa, Lwowa, Łodzi i Warszawy.

*Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.*

urządziły jeden przetarg w dniu 13. VII. rb. Na przetargu tym wystawiły 343 skrzyń cytryn syryjskich — towar własny bez limitu. Sprzedały wszystko po cenie 46,50—49.50 zł za skrzynkę. W przetargu brało udział 6 kupców. Towar sprzedano głównie w partjach po 25 skrzyń.

*Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.*

zapowiedziały 2 przetargi: na dzień 13. VII. rb., na którym wystawić miały 700 skrzyń pomarańcz hiszpańskich oraz na dzień 21. VII. rb. dla sprzedaży 1.000 skrzyń

cytryn syryjskich. Do przetargów nie doszło wogóle z powodu braku nabywców.

—o—

W pierwszej dekadzie bm. na odbytych przetargach osiągnięto ceny za:

1) pomarańcze hiszpańskie 95—98 gr za kg.
2) cytryny syryjskie od 56—65,50 zł za skrzynkę.

Banany sprzedawane są obecnie po cenie za karton 10 kg.

I. gatunek — zł 26,00.
II. gatunek — zł 18,00—20,00.

## SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONJALNYCH.

Na rynku towarów kolonjalnych sytuacja jest nadal niejasna szczególnie na kawę, herbatę, masło i ziarno kakaowe. Na artykuły te ceny nadal zwyżkują, podczas gdy na rynkach zagranicznych sytuacja jest spokojna i ceny utrzymują się na poprzednim poziomie.

Na inne towary kolonjalne jak konserwy rybne, oliwę jadalną tendencja spokojna: na owoce suszone zainteresowanie wogóle słabe i ceny nadal zniżkują.

### KAWA SUROWA.

Pomimo, że od 6 tygodni leży w magazynach celnych w Gdyni około 450 ton kawy brazylijskiej ze s/s „Pułaski", kawa ta z powodu nieprzydzielenia przez Komisję Dewizową dewiz na jej zapłacenie nie może wejść do kraju. Kiedy będzie mogła być wprowadzona na rynek trudno jest narazie przewidzieć, gdyż zależne to jest od przydziału dewiz. Wobec wyczerpywania się zapasów kawy na rynku oraz trudności wyżej naprowadzonych, ceny na wszystkie gatunki kawy brazylijskiej nadal zwyżkowały np. za „Rio" 7 płaci się obecnie 3,85—3,90 zł za kg, a za gat. „Santos Prim" 4,60 zł.

O ile chodzi o kawy niebieskie, to daje się również odczuwać brak tego towaru, jednak ceny utrzymywane są na poprzednim poziomie, t. j. wynoszą od 5,20—6,50 zł za kg zależnie od gatunku kawy.

Na rynkach zagranicznych — ceny na kawę brazylijską jakoteż kawy niebieskie utrzymane.

### HERBATA.

Zapotrzebowanie na herbatę jest nadal większe od podaży, wobec czego ceny dalej zwyżkują. Hurtownicy oferują już 14,50 zł za kg herbaty gat. Sumatra oraz 15—15,20 zł za kg herbaty ceylońskiej. Importerzy jednak z powodu zbyt szczupłych kontyngentów przywozowych oraz skomplikowanego i trudnego importu herbaty w tranzakcjach wiązanych wstrzymują się z wyprzedażą herbaty.

Na rynkach zagranicznych tendencja utrzymana. Wobec pewnego ograniczenia produkcji nie należy się spodziewać zniżki cen nawet na herbatę z nowych zbiorów.

### KORZENIE.

Wobec zawarcia prowizorjum handlowego z Francją na 6 miesięcy i wyjaśnienia sytuacji wskutek utrzymania cła na korzenie według starych stawek konwencyjnych, ceny na korzenie szczególnie na pieprz spadają. Importerzy starają się wyzbyć zapasów już po cenie 5,10—5,30 zł za kg. W innych korzeniach niema żadnych zmian.

### MASŁO I ZIARNO KAKAOWE.

Na masło kakaowe tendencja mocna. Ceny zwyżkowały i wynoszą zł 3,50—3.60 za kg. Zwyżka ta spowodowana jest brakiem towaru oclonego. W składach celnych znajdują się zapasy masła kakaowego, które jednak wskutek niezałatwionych formalności, związanych z wydaniem pozwoleń przywozu i zezwoleń na przydział dewiz, nie mogą być zgłoszone do odprawy celnej i wprowadzone do kraju.

Ceny na ziarno kakaowe nadal zwyżkują. Obecnie płaci się loco magazyn portowy w Gdyni zł 1,80—1,90 za 1 kg ziarna.

Na rynkach zagranicznych ceny również nieco zwyżkowały, a to spowodu wyczerpywania się ostatnich zapasów ze starych zbiorów i podrożenia towaru w krajach produkcji.

### SPROSTOWANIE.

W numerze 19-tym Biuletynu na str. 32 w dziale „Herbata" wkradła się w pierwszem zdaniu pomyłka, co do zwyżki ceny na herbatę. Zdanie to powinno brzmieć: „Ceny na herbatę zwyżkowały o około 2,— zł (dwa złote) na 1 kg".

---

Wicekonsulat Costa Rici siedziba przedsiębiorstwa A. Wiatrak — Import-Export, przeniesiona została do nowego lokalu przy ulicy 10 Lutego, dom ZUS, pokój 10—11.


**DOM EKSPEDYCYJNO-TRANSPORTOWY „EXTRANS"**

**G D Y N I A**

UL. POLSKA, RÓG ROTTERDAMSKIEJ
TEL.: 19-67, 19-68 — ADRES TELEG.: „EXTRANS"

**SKŁADY WŁASNE W GDYNI, WARSZAWIE I GDAŃSKU**
**CENTRALA, WARSZAWA - ul. SENATORSKA 32.**
**ODDZIAŁ w GDAŃSKU — HUNDEGASSE 94.**

# Aukcje owocowe w Gdyni

Spółka z o. o.

Biura: Nabrzeże Francuskie

Telefony: 19-44 19-45 19-46

MAGAZYN: 19-47



# J. Gerner i S-ka

**Dom Przemysłowo-Handlowy**

IMPORT
I PAKOWNIA
ŚLIWEK
SUSZONYCH

**Gdynia-Port**

**NABRZEŻE FRANCUSKIE**

**TELEFON: CENTRALA 19 - 44**



# Polskie Towarzystwo dla Handlu Bananami

NABRZEŻE FRANCUSKIE.

SP. Z OGR. ODP.

**W GDYNI.**

NOWOCZEŚNIE URZĄDZONA DOJRZEWALNIA BANANÓW

**ADRES TELEGRAFICZNY: „BANAN" - GDYNIA**

TELEFONY:
1553, 1556, 1944, 1945, 1946.